

VÍKINGUR

SJÓMANNABLAÐIÐ

3. tbl. 2025 · 87. árgangur · Verð í lausasölu kr. 1.490



Traustur félagi skipaþjónustunnar

Skeljungur veitir alhliða þjónustu í sjávarútvegi

skeljungur.is | Skútuvogi 1 | Sími 444 3000 | skeljungur@skeljungur.is



Skeljungur

Kæru lesendur.

Ráðgjöf Hafrannsóknastofnunar

Nýtt fiskveiðiár hófst 1. september, það eru skiptar skoðanir um ráðgjöf Hafró eins og alltaf. Sumir eru sáttir við ráðgjöfina, aðrir telja óhætt að veiða meira af ákveðnum tegundum og enn aðrir telja að veiða eigi minna. Ráðherra fór eftir ráðgjöf Hafró og gaf út veiðiheimildir fyrir fiskveiðiárið 2025/2026 með reglugerð þann 31. júlí sl. Ég hef gagnrýnt að ráðherra fari eftir ráðgjöf Hafró án þess að hlusta á sjónarmið einkum skipstjórnarmanna. Því hef ég ítrekað lagt til við núverandi og fyrri ráðherra að stofnaður verði hópur hagsmunaaðila til að fara yfir ráðgjöf Hafró. Það eru alltof miklir hagsmunir í húfi, bæði ef veiði úr einstökum stofnum er of mikil og eins ef að veiði er of litil. Í stað þess að hagsmunaaðilar séu hver og einn að reyna að hafa áhrif á ráðherra til að bregðast við ráðgjöfinni, er eðlilegra að mínu mati að hagsmunaaðilar komi sér saman um sameiginlegar tillögur til ráðherra. Að sjálfsögðu eiga allir að eiga sæti við borðið, ráðherra, fulltrúar visindamanna, skipstjórnarmenn og SFS. Ábyrgð Hafró er mikil, þar starfar afbrigðisfólk sem ég ber virðingu fyrir, en þau eru ekki hafin yfir gagnrýni frekar en við öll.

Um veiðigjöld

Í lok leiðara 2. tbl. Víkingsins sem kom út fyrir Sjómannadag, skrifaði ég m.a. um veiðigjöld, síðasta setning mín var „Vonandi næst samkomulag í meðförum þingsins um sanngjarnt veiðigjald“. Sú ósk mín gekk ekki eftir. Eins og við munum þá hélt stjórnarandstaðan uppi varnaðarorðum fyrir hönd útgerðar og sjávarútvegs sveitarfélaga um að fyrirhuguð hækkun veiðigjalda væri alltof mikil. Hækkunin myndi valda samþjöppun í greininni, ríkisstjórnin ákvað að halda sinu striki þrátt fyrir málþóf stjórnarandstöðunnar og beitti að lokum 72. grein stjórnarskrárinnar og setti málið í atkvæðagreiðslu þar sem það var samþykkt þann 14. júlí eftir lengstu umræður sögunnar.

Stjórnarandstaðan ásamt SFS, fjölda sveitarstjórnarmanna, fulltrúum útgerða og fleirum vörðuð við því að afleiðingar svona mikillar hækkunar veiðigjalda gætu orðið alvarlegar. Við höfum í sumar séð og heyrt að sjávarútvegsfyrirtækin eru að draga saman seglin, leita leiða til að draga úr kostnaði, hagræða, fresta nýframkvæmdum, nýsköpun og viðhaldi. Núna í byrjun september lokaði Vinnslustöðin í Vestmannaeyjum (VSV) fiskvinnslunni Leo Seafood og sagði upp 50 starfsmönnum. Í yfirlýsingu frá félaginu segir að um sé að ræða viðbragð við aukinni skattheimtu ríkisins. Þá hefur VSV sett nýjasta togara fyrir-tækisins Þórunni Sveinsdóttur á söluskrá.

Eitt af því sem talað var um vegna hækkunar veiðigjalda var að útflutningur á óunnum fiski myndi aukast, að fiskvinnsla

myndi færast úr landi vegna minni launa-kostnaðar erlendis og styrkjakerfis ESB, en þar fá fyrirtæki styrki til uppbyggingar at-vinnustarfsemi, bæði við byggingu at-vinnuhúsnæðis og búnaðar.

Það er verulegt áhyggjuefni að útflutningur á heilum fiski er að aukast. Samkvæmt tölum Hagstofu Íslands var útflutningur á heilum þorski 1.720 tonn í júní 2025 sem er 500 tonnum meira en í júní 2024. Í júlí 2025 var hann 2.108 tonn sem er 614 tonnum meira en í júlí 2024. Þessi þróun er áhyggjuefni, við þurfum að standa saman Íslendingar og tryggja samkeppnishæfni íslensks sjávarútvegs, það hlýtur að vera keppikefli að allur afli sé unninn á Íslandi, það gerist ekki óðruvísi en að við stöndum saman, gerum sem mest verðmæti úr hverjum fiski, séum með fyrsta flokks gæði og hæstu verð.

Makríl veiði

Nú er makrílvertíð um það bil að ljúka. Í upphafi voru menn ekki hjartsýnir á góða vertíð, en það rættist úr henni, þannig að það náðist að veiða 125.000 tonna kvóta okkar. Og jákvætt að hátt hlutfall aflans veiddist í íslenskri lögsögu sem er mikilvægt í samningaviðræðum um hlutdeild Íslands í stofninum, en um það er ekkert samkomulag. Þessi góði árangur við veiðarnar náðist vegna góðrar skipulagningar og samstarfs sjómanna og útgerða, en uppsjávarskipin 22 voru í veiðisamstarfi, þrjú til fimm skip í grúppu, þannig að veitt var fyrst í eitt skip sem fór í land með ferskan afla og svo koll af kolli. Þannig næst meiri nýtni á skipunum, meiri tími á veiðum og hræfnið kemur ferskara í land.

Makríl verð

Það er óskiljanlegt hve verðmunur er mikill á makríl sem veiddur er úr sömu torfunni og landað á Íslandi eða Færeyjum. Samkvæmt heimasíðu Verðlagsstofu skiptaverðs (VSS) var meðalverð á makríl sem landað var til vinnslu á Íslandi í júní 89,8 kr/kg. og í júlí 121,2 kr/kg. Tölur fyrir ágúst mánuð liggja ekki fyrir. Á sama tíma voru íslensk og færeysk skip að landa í Færeyjum fyrir um og yfir 300 kr/kg og allt upp í 325 kr/kg. Þessi verðmunur er óásættanlegur. Kjarasamningar sjómanna á uppsjávarskipum eru þannig að íslenskar útgerðir greiða á vertíðinni áætlað verð til sjómanna sem er tiltekið hlutfall af skilaverði afurða. Það er skiljanlegt að útgerðir vilji hafa borð fyrir báru og greiða ekki of hátt verð, á meðan verið er að sjá hvert söluverð afurða verður, en samkvæmt makrílverði í Færeyjum og mikilli hjartsýni um sölu afurða frá Íslandi, sjá td. viðtal við Friðleif Friðleifsson sölustjóra hjá Iceland Seafood í Fiskifrétum 27. ágúst sl., þá gerum við ráð fyrir leiðréttingu á makrílverði til sjómanna þegar vertíðin verður gerð upp.

Arni Sverrisson, 6. september 2025



Sjómenn og aðrir lesendur Víkings. Sendið okkur línu um efni blaðsins, gagnrýni eða hrós, tillögur um efnisþætti og hugmyndir um viðtöl. Hjálpið okkur að halda úti þættinum „Raddir af sjónum“. Netíð á jonhjalta@simnet.is

Forsíðumynd:
Eggert Kristinn Helgason.

Efnis- yfirlit

- 4 Kallinn í brúnni er Eggert Kristinn Helgason, skipstjóri á m/v Hagland Pioneer.
- 10 Þá heyrir Fiskifélag Íslands sögunni til. Hrefna Karlsdóttir, fyrrverandi formaður Fiskifélagsins, ritar kveðjuorð.
- 12 Ljósmyndakeppni sjómanna 2025. Takið þátt. Skilafrestur er til 1. desember næstkomandi.
- 14 Fiskifélag Íslands stofnað. Kafi úr bókinni, Saga Fiskifélags Íslands í hundrað ár 1911-2011.
- 16 Sáú Liverpool brenna. Endurminningar loftskýtamannsins Kristjáns Jónssonar frá árunum 1939 til 1945. Fyrsti hluti.
- 21 Krossgátan er að venju á sínum stað.
- 22 Tekið við Goðafossi nýjum. Heiðar Kristinsson heldur áfram að rekja sögu skipstjórans Júlíusar Júníussonar.
- 28 Ljósmyndakeppni sjómanna á Norðurlöndum fór fram í febrúar síðastliðnum. Hilmar Snorrason kynnir heiðursviðurkenningar dómara.
- 31 Íslenskir skuttogarar. Helgi Laxdal glímir á við það stóra verkefni að taka saman upplýsingar um alla skuttogara sem skráðir hafa verið í íslenska skipaskrá. Og byrjar á Barða NK-120.
- 38 Að kunna fótum sín um forráð. Sigmar Þór Sveinbjörnsson stýrimaður flettir minningabókinni
- 40 Tyrkírnir gefa sig og skuggafloti Rússa. Hilmar Snorrason færir okkur fréttir utan úr heimi.
- 44 Krossgátan, lausn.
- 45 Minnisvarðinn er á Hofsósi í Skagafirði.
- 46 Gamla myndin. Umsjón hefur Bernharð Haraldsson.

Útgefandi: Völuspá útgáfa,

Afgreiðsla og áskrift: 862 6515 / netfang: jonhjalta@simnet.is

Ritstjóri og ábyrgðarmaður: Jón Hjaltason, sími 862 6515,

netfang: jonhjalta@simnet.is Byggðavegi 101b, 600 Akureyri.

Auglýsingastjóri: Katrín Laufey Rúnarsdóttir, sími 856 4250 / sjomannabladid@gmail.com

Ritnefnd: Arni Sverrisson, Hilmar Snorrason og Jón Hjaltason.

Umbrot: Leturstofan / Prentun: Prentun.is

Aðstandendur Sjómannaþaðsins Víkings:

Félag skipstjórnarmanna og Skipstjóra- og stýrimannafélagið Verðandi.

Sjómannaþaðið Vikingur kemur út fjórum sinnum á ári

og er dreift til allra félagsmanna ofangreindra félaga.

ISSN 1021-7231

Ný tækni, arðbær
og umhverfisvæn



Sonihull heftir og kemur í veg fyrir gróðurmyndun og vöxt þörunga og lindýra á skipsskrokknum. Byggt er á örhljóðsbylgjutækni sem er laus við örplast, eiturefni og önnur sæfiefni (lífeyðandi efni).

Tæknin truflar ekki önnur tæki eða rafeindabúnað, svo sem sönara og dýptarmæla.

Með Sonihull má draga verulega úr notkun málningar sem ætlað er að minnka gróðurmyndun og inniheldur mikið magn óumhverfisvænna efna.

Ávinningur Sonihull kemur strax í ljós á þeim stöðum á skipsskrokknum sem eru útsettir fyrir gróðurmyndun og þörungavexti, við sjóinntök, stýrisbúnað, sjókæla o.fl.

Minni gróðurmyndun á skrokk skipsins minnkar olíunotkun og viðhaldskostnað.

Uppsetning er einföld, ferjöldunum (botnstykkjunum) er komið fyrir innanships, engin suðuvinna.

Lífrikisins og umhverfisins vegna er Sonihull góð fjárfesting.

Sonihull er fjárfesting sem skilar sér hratt til baka.

Brimrún

Fiskislóð 37B – 101 Reykjavík – Sími 5 250 250 – brimrun.is

MAREIND

Grundarfirði

Sími 438 6611

EGGERT KRISTINN HELGASON

Nafn, hvenær fæddur og hvar?

Eggert Kristinn Helgason, fæddur 1970 í Reykjavík. Nú búsettur á Spáni.

Maki: Erna Arnardóttir Lilliendahl.

Börn: Einn strákur sem fylgdi með frúnni.

Hversu gamall varstu þegar þú byrjað- ir á sjó og hve gamall varstu þegar þú fórst í Stýrimannaskólann?

Byrjaði á sjó 18 ára og fór í skólann 22 ára gamall.

Hvaða ár laukstu skipstjórnarprófi?

Lauk 2 stigi 1994 og kláraði 3 stigið árið 2000.

Á hvaða skipum hefur þú verið og hvert þeirra er eftirminnilegast?

Pau eru orðin ansi mörg. Gámaskip, frystiskip, lausafarmskip, tankskip, skel-bátur, fiskibátur og togarar. Síðasta fiski-skipið var b/v Snorri Sturluson árið 1999 en hef eingöngu verið á fraktskipum síð-an þá.

Eftirminnilegast er örugglega átta mánaða túr um borð í Jökulfelli þegar við sigldum til Saudi Arabíu með her-gögn fyrir breska herinn í byrjun fyrra Persaflóastríðsins og fórum svo þaðan til Ástralíu og víðar.

Hvernig myndir þú lýsa skipinu sem þú ert á núna og hvað heitir það?

Það heitir m/v Hagland Pioneer og er general cargo skip (bulker) og er Battery Hybrid skip. Við lestum alls konar lausa-farma, til dæmis sand, grjót, salt, spæni, trjáboli og fleira. Það er rafmagnsgrafa um borð og getum við því lestað og losað sjálfir.

Eftirminnilegasti skipstjóri sem þú hefur siglt með?

Sigldi með Jóni Júlíusi Hafsteinssyni á tankskipunum Freyju og Frigg (gamli Kyndill). Jón skemmti manni með skemmtilegum sögum og ég lærði mikið af honum.

Hver er skemmtilegasti maður sem þú hefur verið með á sjó?

Þeir eru orðnir of margir til að gera upp á milli þeirra. Ég hef verið ansi heppinn



Kallinn í brúnni á Hagland Pioneer.

að sigla með skemmtilegu karakterum í gegnum árin.

Hver er besti sjómaður sem þú hefur haft í þinni áhöfn?

Þeir eru orðnir svo margir. Verð að segja að best finnst mér að sigla með filippískum áhöfnum, flestir verulega vandaðir sjómenn og alltaf brosandir.

Hver er uppáhalds fiskurinn þinn að borða?

Lúða og nætursaltaður karfi að hætti Norðmanna.

Hvernig finnst þér best að matreiða fisk?

Ég hef gaman af að prufa mig áfram í að matreiða fisk en gamli góði soðningurinn er alltaf klassískur.

Hver er skemmtilegasta höfnin sem þú hefur siglt til?

Hef verið svo heppinn að vinna ekki mikið á rútusiglingum og hef því komið til svo margra hafna að ég hef ekki tölu á, en einna eftirminnilegast er tíu daga stopp í Havana á Kúbu. Þar losuðum við kjúklinga frá Kanada.

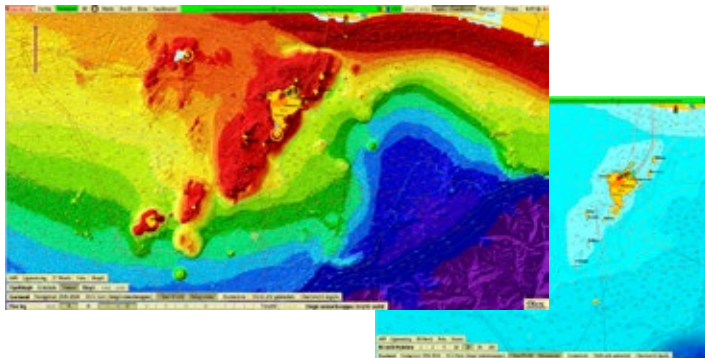


Hagland Pioneer er gert út af Hagland Shipping sem er lítið fjölskyldu fyrirtæki í Haugasundi í Noregi. Fjölskyldan er með 12 skip í rekstri og fjögur í smíðum sem afhendast á næstu tveimur árum.

HEILDARLAUSN í siglingatækjum

Olex

– merki sem þú getur treyst!



OLEX 3D SIGLINGATÖLVA

- ★ Sónar er nýr umboðs- og þjónustuaðili á OLEX.
- ★ OLEX 3D siglingatölvan er gríðarlega öflug og nýtur vaxandi vinsælda.
- ★ OLEX 3D er siglingatölva sem skipstjórnendur treysta!

TRANBERG®



- ★ Sterkbyggðir kastarar úr ryðfríu stáli.
- ★ Fáanlegir í LED, Xenon og Halogen.
- ★ Fjarstýrð geislabreidd.
- ★ Hitaelement í mótörhúsi.
- ★ Gott og þægilegt stjórnborð.
- ★ Söluhæstu leitarkastarnir í Noregi.

TRANBERG LEITARKASTARAR

JRC

gæðatæki

– ekki sætta þig við annað!



JMR-5400 RADAR

- ★ Vandaður Black Box radar, fáanlegur í X-band og S-band.
- ★ Ný tækni gerir smæstu báta mjög sýnilega.
- ★ Ný tækni tryggir einstaka virkni á styttri skölum.
- ★ Ný tækni á clutterum bætir virkni í slæmum veðrum og sjó.
- ★ Kortaoverlay mögulegt á radarmynd.
- ★ Hægt að tengja við wide screen skjái.

SAILOR®

COBHAM

SERVICE PARTNER



FREMSTIR Í FJARSKIPTUM

- ★ Allar talstöðvar með upptöku og endurspilun á kölluðum skilaboðum.
- ★ Sónar er umboðsaðili SAILOR á Íslandi.
- ★ Fáðu tilboð í SAILOR hjá okkur í nýsmiðar eða uppfærslur á eldri búnaði.
- ★ Verðið kemur á óvart!

Sjón er sögu ríkari

– verið velkomin að skoða skjáveggjakerfi í sýningarsal okkar!

SKJÁVEGGUR Í BRÚNA



- ★ Ný gerð skjáveggjalausnar sem komin er góð reynsla af í íslenskum skipum.
- ★ Margar útgáfur á framsetningu mynda frá tölvum, siglingatækjum, fiskileitartækjum, myndavélum, vélgæslukerfum, sjónvarpi og fleiru.
- ★ Öllu stjórnnað á einfaldan hátt með einni mús.
- ★ Skjáveggur á mynd er úr mb Hákonni PH.

FLIR®

Sjáðu...

á nóttu sem degi!



FLIR HITAMYNDAVÉLAR

- ★ Ný gerð fjarstýrðra hitamyndavéla, einstök upplausn!
- ★ Getur blandað saman hitamynd og hefðbundinni mynd.
- ★ Öflug veltuleiðrétting, mikill munur í slæmu veðri.
- ★ Nýtt og uppfært stjórnborð.
- ★ Kíktu í heimsókn, sjón er sögu ríkari!

Sónar ehf
Hvaleyrarbraut 2
220 Hafnarfjörður
Sími 512 8500
sonar@sonar.is
www.sonar.is

SÓNAR

Hvaða siglingar hafa þér þótt bestar?

Allar siglingar við norsku ströndina, að vera með PEC (pilot exemption certificate) og mega sigla innanskerja er draumur. Sigldi á sandbátnum m/v Canmar ein-göngu á norsku ströndinni í tvö ár með allskonar farma. Til dæmis dreifðum við salti á flest allar litlu hafnirnar í Lofoten og norður Nor-egi. Endalaust gaman að koma til nýrra staða og ekki skaðar hversu fallett er að sigla þar.

Versta veðrið sem þú hefur lent í á sjó?

Jóla veðrið árið 1989 að mig minn-ir, þegar leiguskipið m/v Árfell hjá Skipadeild Sambandsins hreinlega styttist, dekkið fram á bakka var í bylgjum eftir barninginn.

Hefurðu upplifað ótvíræða lífs-hættu á sjó? Nei.

Eftirminnileg atvik, eitt eða fleiri?

Þau eru orðin svo mörg að ekki er hægt að gera upp á milli þeirra.

Hver er mesta breyting siglinga-tækja sem þú hefur upplifað?

AIS og ECDIS.

Hvaða breytingar hafa helstar orðið á flutningum síðan þú hófst farmennsku? Það eru til dæmis hafnar stoppin. Í dag skiptir hver mínúta máli og ekkert má út af bregða. Svo er það líka hversu mikil fækkun hefur orðið í áhöfnum og þar af leiðandi miklu meira álag á hverjum áhafnarmeðlimi heldur en var þegar ég byrjaði til sjós.

Hver er mesta byltingin í farmennsku sem þú hefur upplifað á þínum ferli?

Án efa er það tilkoma internetsins og nú síðast StarLink.

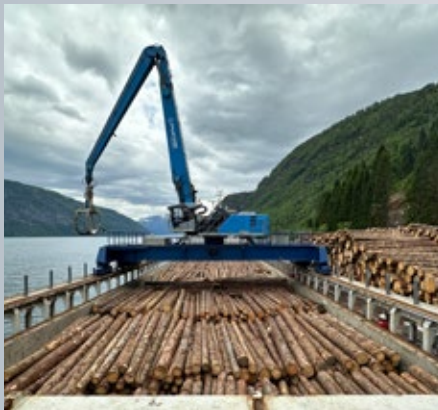
Hvernig sérðu framtíð kaupsiglinga frá Íslandi fyrir þér?

Ég held að það verði tekin upp al-þjóðleg skipaskráning og því miður muni störfum fækka fyrir Ís-lendinga eins og reynslan erlendis hefur þegar sýnt.

Hefur þér tekist að vekja áhuga afkomenda á sjómennsku?

Veit ekki hvort ég hafi haft einhver áhrif en tveir synir systur minnar í Noregi, eru sjómenn í dag.

Mælir þú með sjómennsku eða-



Timbri skipað um borð.



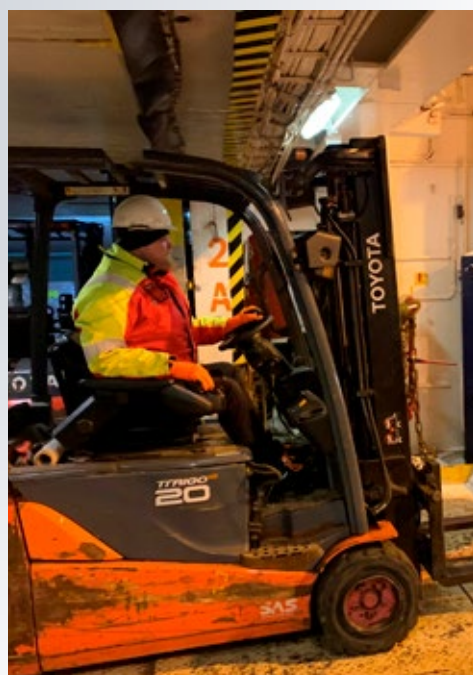
Sandbáturinn Canmar. Á honum var Eggert í tvö ár við strendur Noregs.



Samskip Ice er palla/frystiskip með möguleika á að lesta gáma og lausafarm á veðurdekki. „Ég byrjaði sem skipstjóri þar árið 2000,“ segir Eggert, „en var bara í 15 mánuði með skipið eða þangað til það var selt. Við lestuðum mest af frosnum fiski og krabba á brettum á norsku ströndinni, mest fyrir norðan og losuðum í Alasundi þar sem öllu var umskipað í gáma og flutt út. Við lestuðum líka og fluttum beint til Hollands og Lit-háen. Samskip í Hollandi var með managment þannig að við höfðum engin samskipti við Ísland. Bestu minn-ingarnar eru af siglingum á norsku ströndinni og allar hinar fjölbreytilegu fiskihafnir sem við sigldum á í allskyns veðrum. Þá kom sér íðulega vel að hið 86 metra langa Samskip Ice er feykí gott sjóskip, byggt í Nor-egi 1985.“



Eggert Kristinn með spúsu sinni, Ernú Arnardóttir Lilliendahl.



Skipstjórinn bregður sér á lyftarann um borð í Sam-skip Ice.

GLORIA®

Nýr Robus ofurkjarni

Kjarninn í hefðbundnum Helix kaðli er nylon en með nýjum Robus ofutógskjarna má ná sama styrk í mun grennri Helix kaðli og þar með minnka togviðnám trollsins og auka toghraða.

HELIX™ Robus

Streymi yfir kaðal fer lengri leið.
Meiri straumhraði = Minni þrýstingur

Pankraftur

Streymi undir kaðal fer styttri leið.
Minni straumhraði = Meiri þrýstingur

FLOTTROLL

PANTROLL

- Opnast fljótt við kast
- Meiri opnun í togi
- Heldur lögun vel í beygjum
- Hljóðbylgjur beinast inná við

Helix þantæknin er einkaleyfisvarin

HAMPIÐJAN

hampidjan.is

skipstjórn við ungt fólk í dag?

Já, hiklaust og horfa út fyrir landsteinana, til dæmis til Noregs því að sjómennskan þar er svo fjölbreytileg og býður upp á svo margt ef fólk hefur áhuga.

Að lokum fyrir tónlistaráhugamenn, bíofara og bókaorma:

a) Hvers konar tónlist hlustar þú helst á? Uppáhalds tónlistarmaður (hljóm-sveit)?

Ég hlusta mikið á rokk meðal annars Disturbed, Metallica og Korn.

b) Hvaða bók ertu að lesa núna? Uppáhalds rithöfundur?

Ég er að lesa „Persuader“ eftir Lee Child, og Arnaldur Indriðason er í miklu uppáhaldi.

c) Uppáhalds kvikmyndin? Uppáhalds leikari?

„Forrest Gump“ er klassísk og Samuel L. Jackson er minn uppáhalds leikari.



Lestun á saltsekkjum.



Grillað um borð í Samskip Ice. Sjómenn frá Filippseyjum eru í miklu uppáhaldi hjá Eggerti: „Þeir eru flestir verulega vandaðir sjómenn og alltaf brosandi. Mér finnst best að sigla með þeim.“

Það er ekki alltaf mikið pláss fyrir lestunar-rampinn.



Í fimm ár var Eggert skipstjóri á Key Fighter eða frá 2013. Farmurinn var mest lýsi og jurtaoliur í laxeldisfóður. „Það kom líka fyrir að við sigldum með brennisteinssýru og þesslags“, rifjar Eggert upp, „enda Key Fighter svokallaður chemical tanker.“ Aðallega var siglt á milli norskra fóðuverksmiðja í Noregi og inn á Eystrasalt. „Við fengum líka túra til Norður-Afríku og inn á Svartahaf til Tyrklands. Mannskapurinn var frábær, blanda af austantjalds mönnum og Filippseyingum.“ Myndin er af Key Fighter við litla trébryggju.



HÁGÆÐA

SMURPUNGAR

SKF SYSTEM 24 LAGD 125/WA2 er sjálfvirkur smurpungur fylltur með SKF LGWA 2 feiti, sem hentar fyrir breitt hitastig og mikinn þrýsting. Hann er sérstaklega gerður fyrir rafmótora, færribönd, viftur og dælur.

Gasdrifnu SKF smurpungarnir eru fánlegir í mismunandi útfærslum – annaðhvort forfylltir með SKF smurefnum eða tómir, tilbúnir til að fylla með olíu. Með einfaldri virkjun og tímastillingu án verkfæra tryggja þeir örugga og nákvæma smurningu.

Helstu kostir:

- Sveigjanleg stilling á smurningu, 1–12 mánuðir
- ATEX Zone 0 samþykktir
- Gegnsætt ílát fyrir auðveldla sjónræna skoðun
- Fyrirferðarlítill hönnun fyrir þröng svæði
- Aukið öryggi og hagkvæmara viðhald

SKF®



HREFNA KARLSDÓTTIR, FYRRVERANDI FORMAÐUR FISKIFÉLAGS ÍSLANDS

FISKIFÉLAG ÍSLANDS LAGT NIÐUR 1911-2025



Stjórn Fiskifélags Íslands daginn sem félagið var lagt niður. Talið frá vinstri: Aðalsteinn Baldursson, formaður Verkalýðsfélags Húsavíkur, Guðmundur Helgi Þórarinnsson, formaður VM - Félags vélstjóra og máltæknimanna, Valmundur Valmundsson, formaður Sjómannasambands Íslands, Anna Júlíusdóttir, formaður Einingar – Iðju verkalýðsfélags á Akureyri, Árni Sverrisson, formaður Félags skipsstjórnamanna, Hrefna Karlsdóttir, starfsmaður SFS og fráfarandi formaður Fiskifélags Íslands, Heiðmar Guðmundsson, lögfræðingur hjá SFS, Erla Ósk Pétursdóttir, forstöðumaður EMBA náms við Háskóla Reykjavíkur, Kristján G. Jóakimsson, aðstoðarframkvæmdastjóri Hraðfrystihússins Gunnvarar á Ísafirði, og Örn Pálsson, framkvæmdastjóri Landssambands smábátaeigenda.

Fiskifélagi Íslands var formlega slitið á aðalfundi félagsins í Reykjavík þann 24. júní síðastliðinn. Fundurinn var haldinn á Hilton Reykjavík Nordica.

Fiskifélagið á sér merka sögu sem er samofin sögu íslensks sjávarútvegs á 20. öld. Félagið var stofnað 20. febrúar 1911 með það að markmiði að efla fiskveiðar Íslendinga. Félaginu voru ætluð margþáttuð verkefni; að fylgjast með tækninýjungum í veiðum og vinnslu, efla vöruvöndun og miðlun þekkingar til sjómanna, landvinnslufólks og almennings; bæta öryggi sjómanna, styrkja efnilega einstaklinga til menntunar, rannsaka fiskistofna og standa almennt vörð um hagsmuni þeirra sem áttu sitt undir sjávarútvegi.

Innan félagsins störfuðu Fiskifélagsdeildir sem staðsettar voru víðsvegar um landið. Deildirnar völdu fulltrúa á Fiskiping félagsins sem alla jafna stóðu í

nokkra daga í senn, en þingin voru mikilvægur þáttur í starfsemi Fiskifélagsins í áratugi. Á þingunum voru rædd málefni sjávarútvegsins og ályktanir samþykktar sem sendar voru stjórnvöldum. Fyrsta Fiskipingið var haldið 1913.

Eitt af fyrstu verkum félagsins var að álykta um landhelgismál og þörf á varðskipi til að fylgjast með veiðum erlendra togara. Fram að seinna stríði beitti félagið sér í vita- og hafnarmálum, kom að stofnun Slysavarnafélags Íslands ásamt Skipstjóraráðlaginu Öldunni og setti á fót svokölluð mótóristánámskeið sem voru einn veigamesti þátturinn í starfsemi félagsins fyrir stríði. Félagið kom sér upp vélasal og sótti fjöldi manns þessi námskeið um meðferð skipsvéla en félagið kenndi einnig stýrimannafræði og siglingafræði og hélt sjóvinnunámskeið á tímabili. Mótóristánámskeiðin voru á höndum félagsins allt til 1966 þegar þau

voru flutt inn í Vélaskóla Íslands.

Fiskifélagið bæði réð til sín og styrkti einstaklinga til náms og komu sumir þeirra síðar meir til starfa hjá félaginu. Þetta voru vélfræðingar, fiskifræðingar, fiskiðnaðarfræðingar osfrv. Meðal þeirra var nýtskrifaður fiskifræðingur að nafni Árni Friðriksson. Árni stundaði rannsóknir hjá félaginu 1933 til 1938 þegar atvinnudeild Háskóla Íslands var stofnuð og hann hóf þar störf. Fiskifélagið setti einnig á fót Rannsóknastofu Fiskifélagsins sem árið 1965 varð að Rannsóknastofnun Fiskiðnaðarins og enn síðar hluti af Mátis.

Árið 1933 flutti Fiskifélagið í eigið húsnæði sem það hafði reist á hornlöð neðst í Arnarhvolstúni (Ingólfsstræti 1).

Á þessum árum var einnig lagður grunnurinn að þeirri starfsemi sem átti

eftir að verða ein víðamesta starfsemi félagsins en það var söfnun upplýsinga og gagna fyrir stjórnvöld. Árið 1925 fól Alþingi Fiskifélaginu að safna aflaskýrslum. Félagið gaf út Útveg í áratugi en þar mátti finna tölulegar upplýsingar um sjávarútveginn. Félagið gaf einnig út tímaritið Ægi og fjöldann allan af fræðsluritum og kennslubókum. Á stríðsárunum fékk félagið fleiri opinber verkefni, til að mynda utanumhald á lánveitingum ríkisins til greinarinnar og ýmsum sjóðum sem komið var á fót. Þó nokkur fjöldi starfsmanna var því hjá Fiskifélaginu sem sinnti þeim verkefnum.

Fiskifélaginu tókst hins vegar aldrei að verða sú breiðfylking fyrir hagsmuni sjávarútvegsins eins og upphaflegt markmið hafði verið með stofnun þess. Á árunum eftir stríð voru sjómannafélögin mörg, auk útgerðarmannafélaga og sölufélaga sem öll störfuðu hvert í sínu lagi að sínum málefnum.

Félagið hélt áfram að halda utan um gögn og skýrslur fyrir hið opinbera og rekstur sjóða. Meðal þeirra verkefna má nefna vinnslu á svörum við fyrirspurnum frá hinu opinbera, umsagnir um lagasetningar og upplýsingar til alþjóðastofnana. Á sjöunda og áttunda áratugnum tók félagið virkan þátt í alþjóðasamstarfi er varðaði sjávarútveginn, fulltrúar þess sátu í íslenskum sendinefndum sem sóttu hafréttarráðstefnur í tengslum við útfærslu lögsögunnar, fundi hjá Norðaustur-Atlantshafsfiskveiðinefndinni (NEAFC), Alþjóðahafrannsóknaráðinu og ráðstefnur Matvæla- og landbúnaðarstofnunar SP (FAO). Tæknideild var stofnuð innan félagsins sem hélt námskeið um nýjungar í skipasmíðum og veiðarfæratækni, ásamt því að veita stjórnvöldum ráðgjöf varðandi nýsmíðar skipa og starfaði hún við rannsóknir á véla- og tækjabúnaði skipa fram á 10. áratuginn. Á Fiskipíngum á þessum árum var rætt um kunnugleg málefni, m.a. nauðsyn þess að efla haf- og fiskirannsóknir, byggja nýtt rannsóknaskip, auka fullvinnslu afla og mennta fólk til starfa í fiskiðnaði. Deilt var um toglinur, verkefnaleyfi sildarbateaflotans eftir hrun sildarinnar svo eitthvað sé talið.

Félagið hélt úti skólaskipi í samstarfi við ráðuneyti og Hafrannsóknastofnun frá 1970. Skipið var notað til kennslu, rannsókna og siglt var með grunnskólabörn út á Faxaflóann allt fram á annan áratug þessarar aldar.

Á áttunda áratugnum voru gerðar víðamiklar breytingar á félaginu en þá voru Fiskifélagsdeildir sameinaðar og þeim fækkað en 12 samtök í sjávarútvegi voru orðin aðildarfélög, hvert með sinn full-



Frá júní-fundinum á Hilton Reykjavík Nordica. Frá vinstri: Anna Júlíusdóttir, formaður Einingar – lóju, Arthur Bogason, formaður Landssambands smábátaeigenda, Finnþogi Sveinbjörnsson, formaður Verkvest, Björg Bjarnadóttir, framkvæmdastjóri SGS, og Guðbjörg Kristmundsdóttir, formaður VSEK og varaformaður SGS.

trúa á Fiskipíngi, m. a. LÍÚ, Sjómanna-sambandið, Vélstjórafélagið, Farmanna- og fiskimannasambandið, SÍF, SH, Félag skreiðarframleiðanda, tvö félög síldarsaltenda og Félag íslenskra fiskimjòlsframleiðanda. Félaginu var skipt í fimm deildir sem allar sinntu ólíkum verkefnum, allt frá söfnun aflaskýrsla, útgáfu, hagspám, birgðaskýrslum, reikningskrifstofu sjávarútvegsins, aflatryggingasjóði og skipatækni. Á þessum áratug beitti Fiskifélagið sér einnig fyrir því að fiskeldi hæfist hér við land og réð til sín sérfræðing á því sviði.

Á þessum árum stóðu menn frammi fyrir versnandi ástandi helstu nytjastofna, ekki minnst þorsksins. Á Fiskipíngi 1983 er samþykkt að leggja til við stjórnvöld að veiðum ársins 1984 yrði stjórnað með kvótakerfi. Deilt var um kerfið bæði í aðdraganda þess og eftir að það var innleitt á Fiskipíngum enda aðildarfélög mörg og skoðanir skiptar. Hins vegar var ljóst að grípa þurfti til aðgerða. Fiskifélagið og þing þess höfðu mikil áhrif á stefnu stjórnvalda í þessum málum og fiskveiðistjórnunina sem tekin var upp og er grunnurinn að því kerfi sem við búum við í dag.

Á níunda og sérstaklega tíunda áratugnum tók að fjara undan Fiskifélaginu. Verkefnum þeim sem félagið hafði sinnt var komið fyrir hjá öðrum stofnunum, útgáfu var hætt, Fiskifélagsdeildirnar liðu undir lok og áhrif félagsins á málefni sjávarútvegsins fóru þverrandi. Það þótti ekki lengur vera verkefni Fiskipínga að standa að ályktunum enda félagið ekki álitið lengur samnefnari í hagsmunabaráttu gagnvart stjórnvöldum. Félagið varð að samtökum hagsmunaaðila innan sjávarútvegsins og Fiskipíng urðu að málþingum þar sem tekin voru til umfjöllunar ákveðin mál-efni.

Í lok tíunda áratugarins hætti ríkisvaldið að styrkja Fiskifélagið en tekjur félagsins höfðu lengst af komið frá stjórnvöldum. Rætt var um að leggja félagið niður en af því varð ekki og var félaginu fundin ný verkefni sem væru sameiginleg sjávarútveginum sem heild. Í upphafi 21. aldar seldi Fiskifélagið húseign sína að Ingólfsstræti. Verkefni á nýrri öld voru fyrst og fremst á sviði umhverfismála, vottunar, menntunar og ímyndar íslenskra sjávarafurða. Félagið hélt árlega samráðsfundi með stjórnvöldum um málefni sjávarútvegsins á alþjóðavettvangi og vann að stofnun íslensks umhverfismarkis og rekjanleikamerkis. Síðustu árin hefur félagið verið sameiginlegur samstarfsvettvangur aðildarfélaganna og starfsemin fyrst og fremst snúist um árlegt samráð við stjórnvöld.

Umræður um framtíð félagsins hófust hjá stjórn 2023 og á aðalfundi félagsins sama ár. Þar var samþykkt að slíta félaginu en þó ekki fyrr en samstaða hefði náðst um eignir félagsins. Á aðalfundi 24. júní síðastliðinn lagði stjórn fram tillögu þar sem lagt var til að félaginu yrði slitið og eignum þess skipt á milli aðildarfélags í samræmi við fjölda aðalfundarfulltrúa. Tillagan var samþykkt og félaginu slitið.

Aðildarfélög að Fiskifélagi Íslands voru; Landssamband smábátaeigenda, Samtök fyrirtækja í sjávarútvegi, Sjómannasamband Íslands, Félag vélstjóra og málmtæknimanna, Félag skipstjórnarmanna og Starfsgreinasamband Íslands. Aðildarfélögin hafa öll gefið út yfirlýsingu um ráðstöfun þeirra fjármuna sem þeim hlotnast við slitin.

LJÓSMYNDAKEPPNI SJÓMANNA 2025



Pegar eru myndir farnar að berast í keppnina og er það von okkar að þátttak-
an verði góð að þessu sinni. Keppt er um
þrjú verðlaunasæti en til viðbótar fara
þær myndir ásamt 12 öðrum í Norðurl-
landljósmyndakeppni sjómanna þar sem
keppt er um fimm sæti. Í gegnum tíðina
hafa margar ljósmyndir í keppninni
unnið til verðlauna í Norðurlandakeppn-
unum og hvetjum við alla sjómenn til að
freista gæfunnar. Það eina sem þarf er að
vera með myndavélina á lofti og taka
myndir af lífinu um borð eða í kringum
skipið hvort sem verið er í höfn eða úti á
rúmsjó. Farsímar eru komnir með mjög
góðar myndavélar þannig að slíkar mynd-
ir eru fullkomlega gjaldengar í keppn-
ina. Hafið augun opin fyrir skemmtilegu
myndefni. Allir sjómenn á íslenskum
skipum sem og íslenskir sjómenn á er-
lendum skipum hafa þátttökurétt í
keppninni en reglur keppninnar eru ekki
flóknar en þær eru eftirfarandi:



Vigfús Markússon, skipstjóri á Tjaldi SH, er höfundur þessarar myndar.

- Hver þátttakandi má senda inn að hámarki 15 myndir.
- Myndir eiga að vera í hæstu mögulegri upplausn.
- Myndefnið á að tengjast umhverfi sjómannsins hvort heldur er um borð í skipum, frá landi hvort heldur er í vinnu eða frítíma.
- Með hverri mynd á að fylgja heiti, hvar myndin var tekin auk upplýsinga um á hvaða skipi viðkomandi starfar.
- Myndir eiga helst ekki vera eldri en tveggja ára.
- Myndir með vatnsmerkjum, tímastimpli eða nafni á myndinni eru ekki gjaldengar.
- Myndir sem sendar eru inn verða að vera í eigu þess sem tók myndina með því að ýta á afsmellarann og á höfundarrétt hennar.
- Ljósmyndarinn tekur ábyrgð á að ef einstaklingar séu á myndinni að heimild sé fyrir að birta hana.
- Með þátttöku samþykkir ljósmyndarinn að umsjónarmaður keppinnar fari með þínar upplýsingar í samræmi við upp-
lýsingalögin í þeim eina tilgangi að upplýsa um þig í tengsl-
um við íslensku og Norðurlandakeppnina.
- Áskilinn er réttur til að birta myndirnar í blöðum þeirra að-
ila, sem að keppninni standa, án greiðslu.
- Skilafrestur er til 1. desember nk.

Dómnefnd Sjómannablaðsins Víkings velur þrjár myndir sem hljóta verðlaun blaðsins. Eins og áður sagði þá velur dómnefndin tólf að-
rar myndir til viðbótar við vinningsmyndirnar sem fara áfram í
Norðurlandakeppni sjómanna í byrjun næsta árs.

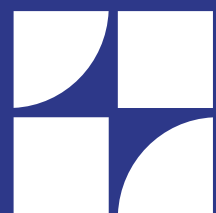
Stafrænar myndir í keppnina skal senda á netfangið
captsnorrason@outlook.com en ef þær eru sendar inn á öðru
formi skulu þær sendar til:

Félag skipstjórnarmanna
V/Sjómannablaðsins Víkings
Ljósmyndakeppni 2024
Grensásvegi 13
105 Reykjavík

Umbúðir og pökkun eru okkar fag

Umbúðir og vélalausnir fyrir þína framleiðslu

Kassar - Öskjur - Rekstrarvörur - Pokar - Límmiðar
Tröllakassar - Ferskfiskkassar - Milliarkir - Límband
Framleiðsluvélar / Viðhald og margt fleira.



Samhentir

samhentir.is - sala@samhentir.is - 575 8000

FISKIFÉLAG ÍSLANDS STOFNAÐ



Hótel Ísland á horni Aðalstrætis og Austurstrætis. Hótelíð brann í febrúar 1944 og hefur ekki verið byggt á lóðinni eftir það. Þar var um tíma Hallærisplanið en heitir nú á öndverðri 21. öld Ingólfstorg til heiðurs landnámsmanninum Ingólfi Arnarsyni. Hinn 7. febrúar 1911 lögðu 43 karlar leið sína á Hótel Ísland. Allir höfðu þeir fengið formlegt boð um að mæta. „Tílefni fundarins var að ræða um stofnun fiskiveiðafélags fyrir Ísland“, segir í fundargerð. Framhaldsfundur var boðaður hálfum mánuði síðar. Í fundargerðabók er sá fyrri (7. febrúar) kallaður, innan sviga, „undirbúningsfundur“ en sá síðari (20. febrúar), einnig innan sviga, „stofnfundur“. Sá fór einnig fram á Hótel Íslandi. Mynd: JH/póstkort

Miðvikudaginn 15. febrúar 1911 glumdi við nífalt húrrahróp í Alþingishúsinu við Austurvöll. Fjórutíu þingmenn voru mættir til að hylla konung sinn, Friðrik hinn áttunda, og til að setja þjóðinni lög. Húrrahrópin voru varla hljóðnuð þegar allt fór í bál og brand. Björn Jónsson ráðherra skyldi settur af. Það duldist fáum að Björn var sjúkur maður og réði engan veginn við embætti sitt, enda fór svo að þingheimur vék honum frá. En þingmenn mæddust í mörgu þessa tæpu þrjá mánuði sem þingið stóð, meðal annars að koma á stofn háskóla. Þeir ræddu líka um framtíð atvinnuvega þjóðarinnar. Þótt óvarlegt sé að tala um sprengjukast í því sambandi,

ekki síst á þingi sem glímdi við að sparka sjálfum ráðherra landsins af valdastóli, þá gerðist það engu að síður að virðulegur gráskeggur varpaði að minnsta kosti litlum kínverja í neðri deild Alþingis þegar hann lagði til að nýstofnuðu félagi yrði veittur 6.000 króna styrkur. Þetta var töluverð upphæð. Vandaðir fataskápar kostuðu þá á milli 14 og 17 krónur, árslaun forstöðukonu sjúkrahússins á Ísafirði voru 600 krónur og prófessorar við hinn fyrirhugaða Háskóla Íslands áttu að fá 3.000 krónur í byrjunarlaun á ári. Það var því ekki á öðru von en að gráskeggurinn, sem var reyndar manna ólíklegastur til að mæla fyrir fjársukki, veki gremju fjárlaganefndar sem

vildi umfram annað sparnað og aðhald í útgjöldum Landsþjóðs. Nefndarmenn töldu sig heldur ekki vita neitt um þetta félag sem átti nú skyndilega að veita stórfé af almannafé. Gráskeggjaði maðurinn sá sig því knúinn til að fara í ræðustól og segja undan og ofan af þessu huldumannafélagi. Honum voru slík viðfangsefni tóm. Hann hafði lært norræn fræði við Hafnarháskóla og iðkað fræðistörf í Kaupmannahöfn. Þegar hann sneri heim aftur árið 1898 var hann settur yfir Landsskjalasafn – á þinginu 1915 fékk hann nafninu breytt í Þjóðskjalasafn – og 1902 var hann kjörinn fyrsti forseti Sögufélagsins. Hann hafði snemma byrjað í pólitík og var nú orðinn 1. þingmaður Reyk-

víkinga. Þessi maður var Jón Þorkelsson og þótt ekki væru áberandi í honum neinar sérstakar sjómannstaugar var hann ekki í nokkrum vafa um mikilvægi fiskveiða fyrir þjóðarbúið. Raunar svo að hann í félagi við hinn þingmann Reykvíkinga, Magnús Th. S. Blöndahl, var ákveðinn í að gera gamlan draum séra Þorkels Bjarnasonar að raunveruleika. Sjálfsgagt hefur Magnús ekki átt minni þátt í þessu framtaki. Hann var lærður trésmiður og stundaði jöfnu höndum trésmiðar, verslun, þilskipaútgerð – og pólitík. Báðir voru þeir Jón og Magnús í Sjálfstæðisflokknum en þá voru aðeins tveir stjórnmálaflokkar í landinu, hinn var Heimastjórnarflokkur Hannes-



Gráskeggurinn var Jón Þorkelsson. Mynd af vef Alþingis.

ar Hafstein. Að greina skilsmun á þessum tveimur flokkum er til þess fallið að æra óstöðugan en svo átti að heita að sambandið við Dani gerði einhvern bitamun á þeim – þann helstan að Sjálfstæðisflokkurinn vildi ganga harðar fram í að gera Ísland að sjálfstæðu konungsríki en hvorugur vildi skera á tengslin við Kristjána og Friðrika af Glücksborg. Það reið því á að gera landið fjárhagslega sjálfstætt sem var sennilega hvatinn sem knúði áfram reykvísku þingmennina, þá Jón og Magnús. Að minnsta kosti þótti þeim málið svo mikilvægt að þeir tóku það upp innan Sjálfstæðisflokksins þar sem það féll strax í góðan jarðveg.

Og það var engin tilviljun að aðeins viku fyrir þingsetninguna 1911 boðuðu Jón og félagar til stofnfundar allsherjafélags um íslenskar fiskveiðar. Peningar eru afl þess sem framkvæma á. Tvímenningarnir voru bersýnilega búnir að leggja á ráðin um að sækja fé í landssjóð til að koma félaginu á legg. Þeir höfðu líka haft vit á því að bjóða heimastjórnarmönnum til fundarins, félagið átti ekki að verða pólitískt og það skyldi undirstrikað strax í upphafi.

Alls mættu 43 á stofnfundinn sem reyndar varð á endanum enginn stofnfundur. Þó höfðu allir fundarmenn verið valdir af mikilli gaumgæfni og boðaðir sérstaklega, en fundurinn

Náið samband var alla tíð á milli Fiskifélags Íslands og Alþingis, svo mjög að menn veltu fyrir sér hvort Fiskifélagið væri í raun réttnefni á þessum hagsmunasamtökum útvegsins. Hvort var það rétt og slétt félag eða beinlínis hluti af stjórnarsýslukerfi ríkisins eins og virtist á stundum?

var ekki auglýstur opinberlega. Í hópnum voru margir þáulvanir sátta- gerðarmenn. Þar voru til dæmis Tryggvi Gunnarsson bankastjóri, Klemens Jónsson, fyrrverandi bæjarstjóri á Akureyri og landritari, frikirkjupresturinn Ólafur Ólafsson og sjálfur biskupinn yfir Íslandi, Þórhallur Bjarnarson. Þar voru líka Bjarni Sæmundsson og vitaskuld báðir reykvísku þingmennirnir, Jón Þorkelsson og Magnús Blöndahl.

Ekkert af þessu kom þó í veg fyrir að fundarmenn leiddust út í karp um aukaatriði, svo sem hvort félagsgjald ætti að vera ein, tvær eða þrjár krónur. Háværastar urðu þó deilurnar um nafn félagsins. Sumir vildu láta það heita, Félag til eflingar íslenskum fiskiveiðum, öðrum þótti heitið óþjálmt. Það er alltof langt, sagði Tryggvi Gunnarsson. Stakk þá séra Jens Páls-son, prófastur í Görðum á Álftanesi, upp á nafninu, Fiskifélag Íslands, en félögum hans hefur líkast til verið orðið of heitt í hamsi til að þeir legðu eyrun við tillögu prófastsins.

Þegar ljóst varð að ekkert myndi þoka í samkomulagsátt – sem var reyndar mjög í takt við hina deilugjörnu tíma í pólitíkinni – var samþykkt að slíta fundinum og boða annan. Í millitíðinni átti nefnd að fara yfir ágreiningsefnin og undirbúa málið betur. Ekki er vitað

hverjir sátu í þessari nefnd nema hvað þar voru tveir skipstjórar, Hannes Hafliðason og Geir Sigurðsson, er báðir áttu eftir að verða örlagavaldar í sögu Fiskifélags Íslands.

Hinn 20. febrúar kom svo hópurinn saman aftur. Að vísu hafði kvistast eitthvað úr honum því að nú mættu aðeins 32. Gekk nú allt miklu greiðar fyrir sig nema ennþá virtist nafngiftin ætla að vefjast fyrir mönnum. Nefndin hafði ekki, frekar en aðrir á fyrri fundinum, verið með á nótunum þegar séra Jens kvaddi sér hljóðs og því ekki gert nafnatillögu hans að sinni. Það gerði hins vegar séra Ólafur í Frikirkjunni og var eins og steinn dytti í höfuðið á fundarmönnum þegar augu þeirra opnuðust skyndilega fyrir glæsilegum einfaldleik nafnsins, Fiskifélag Íslands.

Rann svo allt greiðlega í gegn, enginn var með leiðindi eða kif, og var félagið stofnað og lög þess samþykkt en í 2. grein þeirra stóð að tilgangur hins nýja félags „er að styðja og efla allt það, er verða má til framfara og umbóta í fiskiveiðum Íslendinga í sjó, ám og vötnum, svo þær megi verða sem arðsamastar þeim, er hafa atvinnu af þeim, og landinu í heild sinni.“

.....

Hjörtur Gíslason og Jón Hjaltason: Saga Fiskifélags Íslands í hundrað ár 1911-2011, bls. 14-18

Ryðfrír stálbarkar

fyrir

Hitaveitur • Pústkerfi • Vatnslagnir
Olíulagnir • Frystikerfi • Loftlagnir
Viðgerðir og smíði á þenslumúffum

Barkasuða Guðmundar ehf.

Kristján Jónsson loftskeytamaður

Stríðssiglingar

1. hluti

ÁRIÐ ER 1939

Fyrsta skipið frá útlöndum

Ég var skráður loftskeytamaður á E/S Brúarfoss 21. ágúst 1939 til að leysa af Pétur Brandsson einn túr. Farið var frá Reykjavík sama dag til Fáskrúðsfjarðar, Grimsby og Kaupmannahafnar. Við komum til Grimsby 27. ágúst og til Kaupmannahafnar 2. september. Margir farþegar voru með, þeirra á meðal Árni Pálsson prófessor og margir stúdentar á leið til náms í Kaupmannahöfn. Einnig var með okkur fjöldi Englendinga, Þjóðverja og fleiri. Á leiðinni út var mikil spennan í loftinu eftir að fréttir bárust um samninga milli Rússa og Þjóðverja, sem kom flatt upp á alla. Þá söfnuðust margir saman í og fyrir utan loftskeytaklefan til að fylgjast með fréttum og menn óttuðust að stríð kynni að brjótast út.

Á leiðinni frá Grimsby til Kaupmannahafnar réðust svo Þjóðverjar inn í Pólland og annan daginn okkar í Kaupmannahöfn sögðu Bretar og Frakkar Þjóðverjum stríð á hendur.

„Ja,“ sagði gamall vélstjóri um borð, sem uppnefndur var feiti Jensen. „Byrja nú hörmungarnar aftur.“ Hann hafði upplifað síðasta öfrið. Í Kaupmannahöfn var stoppað í 7 daga, það þurfti að mála skipið merkjum hlutlausra bjóða, íslenska fánann á síðurnar og nafnið Ísland á áberandi hátt.

Meðan á dvölinni stóð komu knattspyrnumenn úr Val og Víkingi frá Þýskalandi, en þar höfðu þeir verið í keppnisferð, sem ekki lauk vegna stríðsástands. Þar á meðal voru nokkrir vinir mínir úr Víkingi, Brandur Brynjólfsson, Haukur Óskarsson og Þorsteinn Ólafsson. Þeir voru í hálfgerðu reiðileysi vegna þess að þetta var ekki á áætlun þeirra og höfðu þeir því hvergi matstað fyrst og áttu lítið af peningum. Ég stalst til að smyrja margar brauðsneiðar í kaffitíma og síðan komu þeir upp í loftskeytaklefa og þar var haldin smáveisla. Síðan fengu þeir mat hjá K.F.U.M. í gegn um Valsmennina svo ástandið lagaðist.

Við fórum frá Kaupmannahöfn 9. september. Siglt var 30 mílur norður fyrir Bergen innan skerja og voru 90 farþegar með.



Kristján Jónsson á TFA Gufunesi. Kristján var Reykvíkingur, fæddur 4. apríl árið 1915. Æskulóðir hans voru miðbærinn, Kirkjutorg og Austurvöllur. Kristján tók loftskeytapróf 1934 og stríðsárin, frá 1939 til 1945, var hann loftskeytamaður á togaranum Verði frá Patreksfirði. Kristján andaðist 14. júní 1994. Það er fyrir velvilja sonar hans, Jóns fiskifræðings, að Víkingur hefur fengið þessar fróðlegu frásögn Kristjáns til birtingar.

Þurfti að taka afturlestina undir suma farþegana vegna plássleysis. Ég hafði nóg að gera við að taka á móti tilkynningum um lagningu tundurdufla, sem allsstaðar var verið að leggja, bæði frá Danmörku, Norgei og Svíþjóð. Frá Bergen fórum við svo beint upp að Austurlandinu og allt gekk vel. Aðeins einu sinni voru við stöðvaðir af ensku herskipi og var morsað á milli skipanna og svör gefin við mörgum fyrirspurnum.

Til Reykjavíkur komum við svo 14. september og var þetta fyrsta íslenska skipið sem kom frá útlöndum eftir stríðsbyrjun.

Hin andstyggilega staðreynd

Síðan átti ég fri þar til ég fór einn túr á E/S Gullfossi til Akureyrar með viðkomu á Patreksfirði, Ísafirði og Siglufirði. Túrin var stuttur eða frá 29. september til 4. október. Á leiðinni suður mættum við 5 þýskum fragtskipum við Horn, en þau höfðu legið í Reykjavík frá stríðsbyrjun. Seinna frétti ég að þau hefðu öll komist heim til sín, óseð af Bretum.

Á Patreksfirði hitti ég Gísla Bjarnason, skipstjóra á B/V Verði, og varð það úr að ég réði mig sem loftskeytamaður á togar-

ann Vörð og átti ég að fara um borð þegar hann kæmi úr slipp í Reykjavík í lok október mánaðar.

Hinn 31. október var ég skráður á Vörð og fór um borð í Reykjavík þar sem hann hafði verið í slipp. Við fórum af stað kl. 23:00 áleiðis til Patreksfjarðar. Þangað komum við um miðjan dag 1. nóvember. Ég stóð á bryggjunni og horfði á þessi stóru, bröttu og dökku fjöll.

Hvað var ég að þvælast til Vestfjarða?

Það var komið stríð, heimsstyrjöld, og ég ætlaði að fara að sigla?

Ég held að ég sé að verða ruglaður.

Heimsstyrjöld, það var eitthvað óhuggulegt

við þetta orð, þetta var eitthvað sem heyrði fortíðinni til en var orðin andstyggileg staðreynd. Ég var í frii í nokkra daga meðan verið var að útbúa skipið til veiða og fékk mér herbergi á góðum stað í bænum og gekk í mótuneyti til að matast. Útgerðarmenn sögðu að það myndu vera 80% líkur að við myndum sleppa í gegnum stríðið og ég spurði. „Þýðir það að ef við siglum tíu túra þá verðum við skotnir niður tvisvar?“ Þetta var auðvitað útúr-snúningur.



Brúarfoss var fyrsta íslenska kaeli- og frystiskipið, smíðað 1927. Það varð líka fyrsta íslenska skipið til að koma frá útlöndum eftir stríðsbyrjun 1939.

Við lögðum svo af stað 12. nóvember og fórum að veiða undan Vestfjörðum, aðallega út af Dýrafirði og eins á Halanum en þaðan þurftum við oft að stíma upp undir vegna NA storms, sem var tíðum og fór-um þá á grunnslóð.

Fiskur var sérlega tregur þennan fyrsta túr. Aftur á móti heyrði ég nokkrum sinn-um neyðarmerkið SOS frá þýskum skip-um nálægt okkur. Þau voru að freista þess að komast milli Íslands og Grænlands á leið heim en herskip Breta voru á þessum slóðum og söktu flestum þessum skip-um en björguðu þó áhöfnunum fyrst. Þjóðverjarnir sendu þessi neyðarskeyti fyrst og fremst til að vara önnur þýsk skip við, þeir vissu að engir gátu skipt sér af björgun. Bretar hefðu ekki leyft það.

Við vorum 14 daga á veiðum og sigldum síðan til Englands. Það var dálítill spenn- í mönnum að fara í þessa fyrstu ferð yfir svokallað hættusvæði. Allt gekk samt vel og við lönduðum 3. desember 1700 kitt-um (63kg) og seldum fyrir 2400 pund, sem þótti ágætt. Næstu túrar gengu allir vel nema hvað björgunarflekinn á dekk-inu var alltaf að losna. Þá var slegið á stopp.

Loftskeytaklefinn var aftur í neðan dekk- og ég fékk oft að hrökkva við, hélt að nú hefði kaþbátur stöðvað skipið. Þá setti ég alltaf stöðina í gang til að vera viðbúinn ef eitthvað færi úrskeiðis. Þetta skeði í hverjum túr fyrsta árið og var alltaf jafn hvítleitt. Annan túrinn lönduðum við á þriðja degi jóla og varð salan 3000 pund svo auðséð var að verðið á fiskinum fór sí hækkanði.

Miðunarstöðin sannar gildi sitt

Eitt sinn skeði það í þessum fyrstu túrum að kviknaði í kolunum í boxunum. Það var sjálfsíkveikja sem orsakaðist af hita sem myndaðist líkt og þegar kviknar í

heyi. Þetta var talsverður eldur sem tókst þó tiltölulega fljótt að slökkva. Þetta var á miðju hafi á heimleið frá Englandi. Dálitið óhugnanleg reynsla en þennan ann- an túr fengum við miðunarstöð um borð sem átti eftir að koma sér mjög vel. Yfir- mennirnir á skipinu höfðu ekki siglt með slíkt tæki áður og höfðu hálfgerða vantrú á því fyrst en þegar ég miðaði radióvitann í Vestmannaeyjum í vitlausu veðri og dimmu og miðunin reyndist hárrétt breyttist það viðhorf. Skipstjórinn sem var þennan túr, Þórður Þorsteinsson, mikill heiðursmaður, kallaði mig niður í klefa sinn og vildi borga mér extra dag- kaup fyrir sem ég tók auðvitað ekki í mál en þetta sýndi það traust sem hann hafði á miðunarstöðinni.

Verst var að Bretar slöktu á öllum radió- vitum sínum á tímabili svo að við urðum að treysta á Malinhead radió og Portpat- rik radió þegar við sigldum út en þeir sendu sjaldan svo það varð að biða eftir að í þeim heyrðist þessa stuttu stund sem þeir kölluðu út svo kallaðan viðskipta- lista. Samt var þetta mikil bót þó við væ- rum dálítið langt frá þegar við þurftum fyrst að miða eða um það bil 180 sjómíl- ur.

ÁRIÐ ER 1940

Kvittur um dulbúna þýska hermenn

Fyrsti túrinn á árinu 1940 byrjaði rétt eft- ir nýár. Hann varð dálítið óvenjulegur að því leyti að við vorum einskipa á Halan- um og 9. janúar heyrði ég SOS frá DOHU, sem samkvæmt skipalistanum um kall- merki hét Bahia Blanca. Ég svaraði fljót- lega og fékk þær upplýsingar að skipið hefði rekist á ísjaka og mikill leki væri kominn að því. Skipið hafði einnig sam- band við Reykjavík radió og aðra togara sem virtust nærri. Þeir voru Garðar, Egill

Skallagrímsson og Hafstein sem talaði mest við DOHU, einnig voru fleiri skip út af Dýrafirði.

Það kom upp úr kafinu eftir radiómiðun- um sem Vörður og Garðar tóku að þeir togarar voru nær skipinu en við, svo ein- hver þeirra varð því að fara skipinu til að- stoðar. Varð það úr að Hafstein tók það að sér. Þeir voru ca. 40 mílur frá en við á Halanum um 70 mílur frá þeim. DOHU gaf upp stöðu 66.09 N og 26.20 V, sem reyndist rangt svo munaði 15 mílum, enda hafði skipið ekki séð land í 30 daga. Sá þýski var bjartsýnn að búast við hjálp áður en bresku herskipin tækju hann því hann sendi á alþjóðlegri neyðarbylgju sem heyrðist mörg hundruð mílur þannig að þetta gat ekki farið fram hjá Bretum frekar en öðrum. Honum vildi það til happs að engin herskip voru nærri sem var óvenjulegt. Hafstein fór af stað um kl. 22:40 og var kominn á staðinn um 5 leytid um morguninn.

Ég hafði fylgst með öllu og um morgun- inn kl. um 05:30 sá ég tvo tundurspilla stíma fulla ferð suðvestur eftir en þeir komu norðan að. Þeir voru því heldur seinir á staðinn. Hafstein tókst að bjarga öllum skipverjum, 62 að tölu og fór hann með þá til Hafnarfjarðar. Þótti þetta mik- ið afrek því hvasst var af SV og talsverður sjór.

Síðan kom upp sá kvittur að þetta myndu vera dulbúinir hermenn sem ættu að að- stoða Þjóðverja ef þeir gerðu innrás í landið. Auðvitað var þetta algert „hy- steri.“ Skipið hefði þá að sjálfsögðu farið nær landi því líkurnar á því að Bretar myndu hertaka það svo langt frá landi sem það var eða um 40 sjómílur voru 100 á móti einum en svo sérstaklega stóð á einmitt þennan dag að ekkert breskt her- skip var á þessum slóðum.

Á annað þúsund mannslífum bjargað

Siglingum var haldið áfram allan þennan vetur og voru túrarnir hver öðrum líkir, oft stormar og flekinn á dekkinu að losna svo slá varð á stopp meðan hann var lag- færður. Og alltaf hélt ég að við værum að stoppa vegna kaþbáts svo ég setti loft- skeytastöðina í gang til að vera við öllu búinn. Svo vandist ég þessum vandræð- um með flekann þó var alltaf óþægilegt þegar slegið var á stopp í miðju hafi eða nálægt Englandsströndum og vita ekkert hvers vegna, þar sem loftskeytaklefinn var aftur á. Alltaf jókst neyðarmerkja- fjöldinn frá skipum sem urðu fyrir áras- um þýskra kaþbáta og flugvéla. SSS torpedoed og position sendu þeir sem urðu fyrir kaþbátsárás-um, en AAA de kall- merki ásamt posisjon þeir sem flugvélar réðust á.

Oft sigldum við gegnum brak á sjónum, stundum tímum saman enda var aðal

hættusvæðið fyrir norðan Skotland og Írland á þessum tíma þar sem skipalestirnir sem komu frá Ameríku fóru um. Það voru endalausir girðingastaurar, kassar og alls konar drasl sem flaut á sjónum sem sýndi að þar höfðu mörg skip verið skotin niður. Svo voru flest neyðarmerkin sem ég heyrði frá þessum svæðum. Þarna var hart barist og mikill harmleikur fór fram enda björguðu íslensk skip rúmlega 1100 mönnum af niðurskotnum skipum árið 1940. Um mánaðamótin mars apríl tók ég fyrsta fríð, átti þá 25 ára afmæli og búinn að sigla 5 túra í röð. Það var þægileg hvíld og skemmtileg.



Vörður BA-142.

Um miðjan mánuðinn fór ég aftur af stað og var tekinn um borð í Grindavík í miklu norðaustan roki og héldum við beint til Englands og var sá túr tíðindalaus. Í næsta túr út til Englands, á miðri leið, fréttum við að landið hefði verið hertekið af Bretum, það var 10. maí. Nú var heimkoman dálítið öðruvísi. Þegar við komum frá Englandi áttum við að koma við í Reykjavík samkvæmt skipunum frá Bretum því nú voru það þeir sem réðu. Þegar við nálguðumst Gróttu höfðum við samband við breskt eftirlitsskip sem sagði okkur að hafa uppi sérstök merkjaflögg, matsveinninn talaði við þá og misheyrði hvaða flögg ætti að nota. Auðvitað hefðu þeir átt að senda þetta á ljósmorse, þá hefði ekkert farið á milli mála. Við héldum því beint í átt til hafnar en þá kom fallbyssuskot framan við skipið en við héldum áfram grandalausir. Þá kom annað skot miklu nær og það þriðja rétt á eftir bara milli mastra svo hvein og söng í öllu. Í því kom lóðsbáturinn upp að okkur og Jón Axel lóðs kallaði til okkar: „Eruð þið vitlausir, hann er að skjóta á ykkur, snúið undir eins aftur að varðskipinu, þið eruð með vitlaus merkjaflögg.“ Við hlýddum auðvitað strax og settum upp réttu flögginn og allt var í lagi. Þeir sem skutu á okkur voru staddir á Valhúsahæð með stóra fallbyssu.

Bretarnir tóku loftskýtataekin

Nú var kominn annar blær á bæjarlífið í

Reykjavík en var áður enda nú kominn erlendur her í bæinn. Við höfðum stutta viðdvöl og héldum síðan áfram heim til Patreksfjarðar. Nú var haldið áfram að veiða og sigla en seint í júní fengum við frí í hálfan annan mánuð vegna þess að skipta þurfti um trédekkið sem var orðið mjög lélegt. Ég notaði tækifærið og skrapp heim til Reykjavíkur og upplifði mjög skemmtilegt sumar. Í september var svo haldið áfram að fiska og sigla. Nýr skipstjóri, Guðmundur Jóhannsson, tók nú við og sigldi til Englands en Gísli Bjarnason stundaði veiðarnar.

Um haustið kom aftur fyrir að kviknaði í kolunum í boxunum og var nú talsverður eldur. Við vorum staddir ca. 20 mílur frá Blakki og héldum því beint til Patreksfjarðar og höfðum samband við slökkviliðið á staðnum svo þeir gætu verið tilbúnir. Þegar við komum að bryggju var farið að skiðloga upp úr dekkinu en það var fljótlega slökkt og nýtt stykki sett í staðinn fyrir það sem brann. Þetta var sjálfsíkveikja eins og í fyrra skiptið. Svo

staðarákvörðun. Þrjú RRR voru send ef um ofansjávar herskip var að ræða og þrisvar QQQ ef það voru dulbúin fragtskip, hjálparbeitiskip sem voru mest í suðurhöfum. Þetta var nokkuð sniðugt fyrirkomulag því það heyrðist strax um hvaða hernaðartæki var að ræða, þetta auðveldaði Bretum að koma til aðstoðar ef þess var nokkur kostur.

Seint í september í Fleetwood, þegar nýbúið var að landa, komu breskir hermenn og sögðust eiga að taka loftskýtastöðina burt og tjáði ekkert að mótmæla, síðan spenntu þeir hana frá og hífðu upp á bryggju en hún slóst við dokkuvegginn og þar með brotnaði aðal sendilampinn.

„Við erum að taka senditæki úr öllum íslenskum togurum sem hér eru staddir þessa dagana. Við álitum að þið hafið samband við Þjóðverja, þýsku kaþátana enda hafið þið ekkert tjón beðið ennþá og það þykir okkur grunsamlegt.“ Alls hirtu þeir loftskýtastöðvar úr 17 togurum. Ég notaði tækifærið á heimleiðinni til að mála klefann. Sjómenn urðu auðvitað æfir yfir þessu tiltæki og heimtuðu stöðvarnar um borð aftur. Ólafur Thors gekk í málið og kippti þessu í lag og í næsta túr fengum við allir stöðvarnar um borð aftur. Þetta var ótælega fáránlegt af Bretum og álit okkar á þeim minnkaði mjög vegna þessara aðgerða.

Þann 25. nóvember vorum við á Halan-



Hermenn á Austurvelli. Bæjarbragurinn breyttist mikið við hernámið, segir Kristinn. „Alls staðar fullt af hermönnum og mikið sukk“. Mynd: JH/einkasafn

var haldið áfram að fiska og sigla með aflann út til Englands og alltaf voru neyðarskeytin að aukast, SSS de kallmerki og torpedoed AAA var sent þegar þýsku flugvélnar réðust á skip svo var send út

um að fiska. Þá komu í Ríkisútvarpinu tilkynningar þess efnis að við ættum að koma okkur í burtu og nær landi því nú skyldi lögð tundurduflagirðing yfir Halann og alla leið að Grænlandsísnum.

Sama kvöld sáum við á togaranum Verði tvö stór flutningaskip ásamt tundurspillum vera að vinna að þessu verki. Þetta var auðvitað grábölvad fyrir okkur, það þýddi minni líkur á góðum afla. Næsta ár var þetta bannsvæði að vísu minnkað. Þetta var í rauninni bjánaleg ákvörðun vegna þess að það var næstum árvissst fyrirbæri að hafísinn fór yfir þetta svæði og sprengdi auðvitað duflin eða sleit festingarnar enda voru næstu ár fljótandi dufl um allan Halann. Stundum sáust jafnvel 8 til 10 tundurdufl á reki í einu og var þetta mikill ófögnuður eins og nærri má geta. Svona var þetta víðar í kringum allt landið, þessi fjári vildi slitna upp mjög víða. Til dæmis voru iðulega mörg dufl í kringum Suleskery fyrir norðan Skotland. Víða á Íslandi rak þessi dufl upp í fjöru og sprungu þar með miklum látum. Einnig var mörgum duflum sökkt af íslensku varðskipunum og nálgadist tala þeirra um 2000 áður en yfir lauk eða til loka stríðsins.

Þegar loftskeytastöðvarnar voru komnar um borð í skipin aftur var það gert að skyldu að hafa þær innsiglaðar nema við máttum hafa talstöðvarnar opnar til notkunar meðan verið var á veiðum. Þess vegna þurftum við á Verði alltaf að koma við í Reykjavík bæði á útleið og heimleið. Við máttum aldrei tala um veður og voru hörð viðurlög ef þær reglur voru brotnar.

Ætluðu að sprengja Patreksfjörð

Eftir gott gengi siglinganna varð nú fyrsta slysið þegar togarinn Bragi fórst. Það var keyrt á hann á leggunni utan við Fleetwood og snerist hann við og sökk. Einungis þrír menn komust af en 10 fórust. Þetta gerðist í svarta myrkri og bæði skipin ljóslaus. Skipið sem sökkti Braga var ferja milli Fleetwood og Isle of Man. Nokkru seinna varð svo togarinn Arinbjörn Hersir fyrir loftárás þýskrar flugvélar og særðust 5 menn af vélbyssuskothríð þegar þeir voru komnir í björgunarbáta, síðan var farið með áhöfnina til Írlands og skipið dregið til lands lítið sem ekkert skemmt. Þetta skeði rétt fyrir jól 1940. Vörður kom heim til Patreksfjarðar á aðfangadag jóla 1940 úr 15. túrnum frá stríðsbyrjun svo við fengu dásamlega jólahelgi í góðu veðri.

Á annan í jólum fórum við svo aftur af stað og beint á fiskirí út af Vestfjörðum, við skruppum inn á Patró á gamlaársdag. Flestir fóru á ball sem endaði nú með slagsmálum við áhöfn á ensku fragtskipi og voru tveir menn stungnir með hnífum og særðist einn maður alvarlega en hinn lítið, það var fyrsti vélstjórinn okkar, Jens Jensson. Útlenda skipshöfnin var svo æst að þeir þutu um borð og hugðust skjóta af fallbyssum á bæinn en setuliðinu á staðnum, þremur mönnum, tókst að

koma í veg fyrir áformin. Ég var ekki á þessu balli. Hafði öðrum hnóppum að hneppa enda áttum við að sigla út aftur eftir miðnætti. Þannig endaði þetta viðburðaríka ár hvað mig varðaði.

ÁRÍÐ ER 1941



Sjómannadagurinn 1941 á Patreksfirði.

Íslendingar myrtir í hafi

Haustið 1940 hófu Þjóðverjar loftárásir á vesturströnd Englands og sáum við á Verði þegar ráðist var á Liverpool en það var um 35-40 km bein loftlína frá Fleetwood til Liverpool. Frá dokkunni sáust eldarnir yfir borginni og þegar kúlurnar frá loftvarnabyssunum sprungu í loftinu og breiddu úr sér eins og blóma-knappar eða rakettuskot í gamlársdegi. Þetta var furðulegt og óhugnanlegt sjónarspil. Ekki vinnast stríð með þessum tilgangslausu árásum á saklausa borgara. Svona var stríðið, eintómt brjálæði, andleg bilun. Þannig hélt þetta áfram fyrstu mánuði ársins 1941 og alltaf heyrðust neyðarskeytin í auknum mæli.

Mér er sérstaklega minnstætt SSS merki frá Siamese Prins. Þá vorum við nálægt Barrahead á heimleið. Þetta var 18. febrúar. Allir fórust sem á skipinu voru sem var ca. 30 mílur frá okkur. Einn skipverja hafði nefnilega verið á Anglo Saxon, bresku skipi sem var skotið niður við Azoreyjar sumarið áður og fórust flestir en 7 komust í bátana, margir helsærðir. Þá rak í margar vikur matar- og vatnslausa og dó einn af öðrum úr vösbúð og sárum. Tveir komust af, rak á land á Bahamaeyjum. Voru þeir allan veturinn að ná sér.

Svo fór annar þeirra sem farþegi með Siamese Prins og fórst þar. Þessi saga birtist í Sjómannablaðinu Víkingi 1942 og þá sá ég í dagbók stöðvarinnar að einmitt þetta

neyðarskeyti var fært inn kl. 18:00 þann 18. febrúar. Þá var mjög vont veður á þessum slóðum. Næsta túr tók ég mitt annað frí frá siglingunum og dvaldi heima þennan tíma og skemmti mér vel. Á meðan gerðust mörg ógnvænleg tíðindi. Vörður fór á veiðar 23. febrúar og lenti þá í

mjög vondu veðri. Þá fórst togarinn Gullfoss með allri áhöfn, 19 mönnum. Þetta veður var 28. febrúar, þá bjargaði togarinn Vörður mb. Guðbjörgu sem var á reki í Jökuldjúpi og þótti þetta mikið afrek enda fékk skipshöfn Varðar afreksbikar Sjómannadagsins þetta ár. Síðar bárust fréttir í byrjun mars um hreina morðárás á línuveiðarann Fróða sem var á leið til Englands og voru 5 menn af 11 myrtir með vélbyssu- og fallbyssuskothríð.

Þegar minningarathöfn fór fram vegna þessa manntjóns 17. mars kom Vörður frá Englandi með skipsfleka af togaranum Reykjaborg, sem Vörður fann á reki ca. 140 sjómílur NV af St. Kilda. Var flekinn sundurskotinn svo auðséð var hvað komið hafði fyrir. Síðar fréttist að tveir menn hefðu bjargast en 13 verið skotnir niður ásamt skipinu. Þetta voru hrein morð á vopnlausum mönnum. Sama dag eða daginn eftir hlaut línuveiðarinn Pétursey sömu örlög. Þakið af brúnni fannst um haustið og í því voru mörg vélbyssuskot og botn úr fallbyssuskoti úr 4 þumlunga byssu. Þetta kom flatt upp á alla, menn höfðu búist við því að skip yrðu skotin niður og mönnum gefinn kostur á að fara í björgunarbáta. Parna var því um hreinar morðárásir að ræða. Í veðrinu 28. febrúar fórst togarinn Gullfoss með 19 mönnum svo þetta var orðið mikið manntjón á fáum dögum. Íslensku skipin sigldu ávallt með fullum siglingaljósum og voru öll merkt íslenskum fánum á síðunni.

Nú var sest á rökstóla og skipin hættu siglingu í bili. Eitthvað varð að gera. Loks var fallist á að brynverja stjórnpallinn og láta öll skipin fá vélbyssur og rífla til að geta a.m.k. varist eitthvað. Einnig var ákveðið að skylda skipin til að sigla tvö og tvö saman sem var talsvert öryggi, eins var ákveðið að sigla ljóslaust en aðeins með lanternur. Við á Verði fórum því á saltfiskveiðar í einn mánuð og síðan var farið að brynverja brúna og tók þetta sinn tíma. Ég fékk frí á meðan nema ég þurfti að vaka um borð í skipinu á leggunni á Patreksfirði í um það bil mánaðartíma. Ég réri um borð á kvöldin og í land á morgnana, þá fór skipshöfnin um borð til vinnu. Það var hálf nóturlegt að híma um borð aleinn í köldu skipinu, ég þurfti einungis að halda við eldinum á kabyssunni. Svo gat ég hlustað á útvarp. Heyrði ég vel útlenskar stöðvar. Eftir þetta fékk ég þriggja vikna frí í Reykjavík og naut þess reglulega vel að vera heima.

Neyðarmerkin glymja áfram í eyrum

En mikið þótti mér bæjarbragurinn hafa breyst. Alls staðar fullt af hermönnum og mikið sukk, menn fóru í Bretavinnu í stórhópum og þénuðu vel að þeir sögðu en ég man hvað ég var hneykslaður, ég hálfleit niður á þetta fólk, þess vegna ákvað ég að halda áfram að sigla þótt hættan virtist hafa margfaldast. Enda fóru þá margir af kollegum mínum alfarnir í land svo erfitt var að útvega næga loftskkeytamenn, þó bjargaði það talsverðu að nýtskrifaðir loftskkeytamenn komu með árganginum sem útskrifaðist 1941.

Í júní var svo Hekla skotin niður á leið til Ameríku eftir tveggja daga siglingu frá Reykjavík. Þar fórst einn skólabróðir minn og vinur, Sveinbjörn Ársælsson og saknaði ég hans mikið. Hann bjó heima hjá okkur seinni veturinn sem við vorum í skólanum. Um þetta leyti var mikið talað um svo kölluð ástandsmál, að kvenfólkið sækti mikið í Bretana og voru menn hneykslaðir upp fyrir haus yfir því. Mér þótti þetta hins vegar allt mjög eðlilegt enda held ég að við íslensku sjómennirnir höfum rækilega kvittað fyrir okkur með ensku kerlingunum úti í Englandi svo ekki hallaðist mikið á enda slaknar alltaf mikið á siðferðiskröfunum á stríðstímum. Slikt brjálæði hefur margvísleg áhrif til hins verra og losararbragur eykst.

Loks var allt tilbúið til að leggja í hann aftur. Við fórum af stað snemma í ágúst og fyrsti túrin til Englands var talsvert spennandi, sigla alveg ljóslaus á nóttinni, vera með vopn þó léleg væru og í samfylgd með öðrum togara. Nú mátti búast við öllu en við vorum fullir hjartsýni þrátt fyrir allt. Það var líka gott að sigla með Guðmundi Jóhannssyni, hann var róleg-



Landlega. Kristján fær sér reiðtúr og virðir fyrir sér Patreksfjörð. Myndin tekin 1941 eða þar um bil.

ur, talaði ekkert um stríðið en sagði margar skemmtisögur og menn gleymdu kvíðanum. „Alltaf gott veður þegar ég er á ferðinni, heita helvíti, alltaf gott veður.“ Þetta var hans talsmáti.

Nú fréttist að línuveiðarinn Jarlinn væri horfinn og með honum 11 manna áhöfn. Svo héldu neyðarmerkin áfram að dynja í eyrunum, bæði flugvélar og kafbátar héldu áfram að djöflast um allan sjó.

Eitt sinn mættum við tundurspilli um miðja nótt í dimmviðri og stormi, skyggni var mjög lítið. Hann fór svo nærri að bakborðs gangurinn hjá okkur fylltist af sjó vegna öldugangsins frá honum. Við hölluðumst að honum og strákarnir á vaktinni sögðu að hægt hefði verið að stökkva um borð í hann. Þarna munaði mjóu að hörku árekstur yrði, bæði skip á fullri ferð hvort á móti öðru. Ég var svo heppinn að vera sofandi og frétti ekki af þessu fyrir en morguninn eftir.

Annars var hver túrin öðrum líkur. Vitlaust veður og ágæt veður skiptust á með nokkuð skynsamlegu millibili. Sérstaklega var Halinn alltaf dálítið erfiður. Nú var skipið líka orðið verra í sjó vegna yfirvigtar á brúnni sem þakin var stáli og steypu, mörg tonn samtals.

Ég tók mér frí eftir áramótin, fór ekki um borð aftur fyrir en seinni partinn í mars. Ég dvaldi í Reykjavík allan tímann og var heima hjá fjölskyldu minni á Eiríksgötu 27 og leið alveg þrýðilega, skemmti mér vel og hafði mikla ánægju af inniverunni. Jens vinur minn Pálsson kom í febrúar frá Spáni með Ms. Artic og vorum við talsvert saman, fengum okkar í glas stundum

og röbbuðum. Nú fór ég aftur um borð um mánaðamótin mars og apríl.

140 sjómenn á einu ári

Áfram hélt baráttan. Eftir mitt ár 1941 voru gerðir nýir kjarasamningar fyrir sjómenn og hækkaði kaupíð mikið svo mörgum landkrabba þótti nóg um. Þá datt mörgum í hug orðið „hræðslupeningar“ sem Jónas frá Hríflu fann upp en við sjómenn litum öðruvísi á. Ingvi vinur minn, loftskkeytamaður á Gylfa, sagði þegar hann var spurður um álit sitt á þessari hækkun. „Ekki drekkur maður fyrir það á hafsbotni.“ Verst að Jónas skyldi ekki heyra þetta.

Árið 1941 endaði með enn einu sjóslys-inu. Togarinn Sviði frá Hafnarfirði fórst í Kolluálnum 2. desember. Þá vorum við á Verði á leið af Halanum í vitlausu veðri og vorum 13 tíma á leiðinni upp að landi. Þetta eina hal sem okkur tókst að taka, 2 pokar, fór allt fyrir borð. Áður á árinu, 30. maí, hafði vélbáturinn Hólmsteinn farist og með honum allir fjórir skipverjarnir. Það kom upp úr dúrnum síðar að kafbátur hafði skotið hann niður en 54 fallbyssuskot heyrðust á Látrum þessa nótt svo eitthvað var að gerast. Það var mikið afrek af þýskum kafbáti að koma til Íslands og skjóta niður 15 tonna smábát út af Blakknesi og fara síðan heim með árangurinn í farteskinu. Þvílíkir glæpamenn. Þannig misstum við Íslendingar 140 sjómenn á einu ári.

Krossgátan

						Hagstæð viðskipti Bóða		Klakku Árásar	Hróp Endur- gjöldum	Mann Átt
					Veika		2.	3.		
					Máli- eining					
					Rella					
	Skraut- inu	↓	Fæða Brags- ins	Þvælum	Smábát- urinn	Rífa til Til		✓		
Skóla í Frakkl.							1.		✓	✓
Sköpun						Keyra Ílát Friður				Skráði
Streitu						Vökva- bogar Aukaspil				
Sæti Eyjóbúi (austurl.)			✓	5.	+					
Mölluðu Fugl					+			Konu Mikið að gera		
Einn		↙ Aulana							Skóli ? Ljós í auga	
Komist			6.	Kalla Sáb- lendi			✓			Samhl. Á fæti
Elska					Ófugri Rífrildi		7.			
Hæð úr- gangur				4.		Skoru Skóli				Veisla
Utan			Ótti Sérhl.				10.	Leit Forsetn.		
Ó- hreinkar		9.			8.			Stefna		

Heiðar Kristinsson

JÚLÍUS JÚLINÍUSSON SKIPSTJÓRI

II. hluti



Torfunefsbryggja á Akureyri. Þetta var aðferðin við fermingu á hestum á þessum árum og gekk að vonum misjafnlega.
Mynd: JH/póstkort

Július ræðst til Eimskipafélags Íslands, undirbúningur að nýju starfi og fyrstu tvær ferðir Goðafoss.

Eimskipafélag Íslands, fyrstu skip þess og skipstjórar
Árið 1914 í janúar var Eimskipafélag Íslands stofnað og þá hafist handa um smíðasamning tveggja fyrstu skipana sem tilgreind voru; Suðurlandsskip sem hlaut nafnið Gullfoss og Norðurlandsskip sem hlaut nafnið Goðafoss. Skipin voru bæði smíðuð Köbenhav Flydedok & Skibsværft í Kaupmannahöfn. Emil Nielsen, áður skipstjóri hjá Thorefélaginu síðast á Sterling, var ráðin útgerðarstjóri félagsins og segja má að Thorefélagið hafi verið einskonar uppeldisstöð fyrir fyrstu skipstjóra og stýrimenn Eimskipafélagsins sem nokkrir höfðu starfað þar í lengri eða skemmri tíma.

Fyrstu skipstjórar Eimskipafélagsins voru þeir Sigurður Pétursson á Suðurlandsskipið og Júlíus Júlíníusson á Norðurlandsskipið. Ákveðið var að búa skipin loftskeytatakjum og voru væntanlegir skipstjórar skipana sendir í loftskeytanám til að geta annast loftskeytastörfin um borð. Sigurður Pétursson lauk loftskeytaþrófi frá Loftskeytaskólanum í Svendborg árið 1914. Júlíus lærði hjá dönskum sjóliðsforingja og náði 80 stöfum á loftskeytaþrófinu frá skólanum í Holmen árið 1915. Júlíus var ekki sáttur við þá tilhögun að skipstjórnarnir ættu að annast fjarskiptaþjónustuna, taldi það ekki samræmast skipstjórninni. Svo fastur var Júlíus á þessari skoðun sinni að við lá að hann hætti við ráðninguna vegna þessa. Góðir menn gengu þá í málið og leystist það farsællega. Það kom í ljós að Júlíus hafði nokkuð til

sins máls. Skipstjórnarnir starfræktu stöðvarnar til að byrja með, en þegar skipin hófu siglingar til Ameríku giltu þau lög þar í landi að farþegaskip fengu ekki að fara úr höfn þar, nema að vera útbúin loftskeytatakjum og að tveir loftskeytamenn væru á hverju skipi og að minnsta kosti annar þeirra með 1.fl.próf. Voru þá ráðnir danskir loftskeytamenn á skipin en skipstjórnarnir gegndu starfi II. loftskeytamanns, þegar sérstakir loftskeytamenn fengust ekki.

Goðafoss fékk loftskeytatakinn þegar hann hóf siglingar og var því fyrsta íslenska skipið sem búið var loftskeytatakjum. Tækin voru af Marconi gerð 1,5 Kw hverfineistabrait og kallmerki skipsins OZS. Í nóvember 1915 voru samskonar tæki sett í Gullfoss sem fékk kallmerkið OZU. Snemma árs 1915 voru fyrstu stýrimenn skipanna

ráðnir, þeir Jón Erlendsson og Ólafur Sigurðsson. Ekki eru skrifara, þrátt fyrir eftirgrennslan, tiltækar upplýsingar um ráðningar yfirvelstjóra skipanna sem hljóta að hafa verið gerðar ekki síðar og líklega fyrr en skipstjórnanna en þeir voru Haraldur Sigurðsson á Suðurlandsskipið og Gunnar Wilken Sörensen á Norðurlandsskipið. Ekki þarf að efast um að ráðning þessara manna, skipstjóra, vélstjóra og stýrimannanna, hafa verið vandlega íhugaðar af framkvæmdastjóra og stjórn félagsins. Skipstjórnarnir svo eflaust komið að ráðningu stýrimannanna og valið þá traustustu menn sem þeir töldu völ á til starfsins. Jón Erlendsson var með skipstjórnarpróf frá Bogø í Danmörku frá 1913, hann var stýrimaður á skipum Thore félagsins þar til hann réðist á Gullfoss. Ólafur var með skipstjórnarpróf frá Marstal í Danmörku frá 1907 og hafði verið í siglingum á dönskum skipum. Árið 1908 kom hann heim og tók við skipstjórn á Varanger sem var í pósthæðum á milli Ísafjarðar og Reykjavíkur með viðkomu á Vestfjarða- og Breiðfjarðarhöfnum, Síðar var hann stýrimaður á Mjölni sem var danskt skip í Íslandsferðum í eigu Thorefélagsins. Báðir þessir fyrstu I. stýrimenn Eimskipafélagsins voru mjög skamman tíma á skipum félagsins. Ólafur hætti í desember 1916 eftir Goðafossstrandið og Jón hætti siglingum 1917, þá orðin skipstjóri á Willemoes, en starfaði eftir það við skipaafgreiðslu félagsins í Reykjavík.

Þegar nær dró að skipin yrðu fullbúin voru tveir stýrimenn ráðnir og voru það þeir Einar Stefánsson á Gullfoss og Snorri

Snorrason á Goðafoss. Snorri fór af skipinu 16. febrúar 1916 og Pétur Björnsson tók við. Þeir Einar og Pétur áttu báðir langan og farsælan feril, fyrst sem stýrimenn en lengst af skipstjórar hjá Eimskipafélaginu.

Fyrstu skipstjórar íslensku kaupskipanna

Skipstjórar íslensku kaupskipanna, frumherjarnir í stéttinni, komu flestir úr fátæktarbasli, hertir upp í þrældómi við sjó-sókn á opnum áraskipum, skútum og sumir á togurum þegar best lét. Þessir menn hófust af sjálfum sér, með þrotlausum dugnaði brutust þeir til

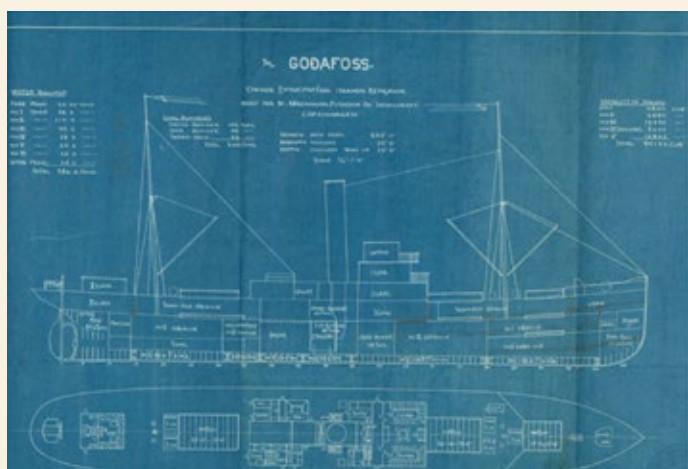
kölluðu ekki allt ömmu sína þessir karlar, voru skipstjórar á sínum skipum og stjórnuðu þeim með festu og myndarskap.

Gullfoss og Goðafoss koma til landsins

Á árinu 1915 komu fyrstu tvö skip Eimskipafélagsins ný-smíðuð frá Danmörku. Bæði skipin voru vöruflutningaskip með góðu farþegaplássi. Gullfoss var afhentur í mars 1915 og lagði af stað í fyrstu ferð sína frá Kaupmannahöfn til Íslands 1 apríl. Goðafoss var nokkuð seinni í smíðum en gert var ráð fyrir og var hleypt af stokkunum 21. apríl 1915 að



Gullfoss varpar akkerum á Reykjavíkurhöfn í fyrsta sinn þann 16. apríl 1915. Mynd: JH/póstkort



Fyrirkomulagsteikning af Goðafoss fengin frá Handels og Søfartsmuseum i Helsingør

mennta og til æðstu metorða á sínu sviði. Flestir sigldu þeir á dönskum skipum til að afla sér reynslu og siglingatíma sem nauðsynlegur var til inngöngu í stýrimannaskóla og þeir fyrstu menntuðust siglingafræðingar frá dönskum skólum. Eðli málsins samkvæmt urðu meira og minna danskir síðir og vinnutilhögun á þeim skipum sem þessir frumherjar stjórnuðu og aginn og stéttaskiptingin samkvæmt því sem tíðkaðist þar sem þeir hlutu sína þjálfun.

„Skelin á svona körlum vildi verða nokkuð hörð og á Júlíusi var hún sérlega hrjuf og hörð og forvitnileg að rýna í“, hljómaði lýsing Ólafs Tómassonar stýrimanns (Farmaður í stríði og friði bls. 128. Jóhannes Helgi. 1976). Slikir menn verða oft umdeildir og sýndist sitt hverjum um ágæti þeirra. Þeir

sjálfsogðu við hátíðlega athöfn. Það skyggði á athöfnina þegar skipið rann af stokkunum vildi ekki betur til en svo að festingar slitnuðu og skipið rann stjórnlaust af stokkunum yfir dokkuna að bólvirki sem það rakst á. Skemmdist skipið mikið að aftan og einn maður beið bana í slysinu. Þetta þótti heldur ógæfuleg byrjun. Goðafoss var afhentur Eimskipafélaginu í júní sama ár. Á skipunum voru að mestu íslenskar áhafnir. Á Gullfossi 24 í áhöfn (þar af fimm danskir: bryti og kona hans, frammistöðumaður á 1. farrými og annar vélameistari, segir í blöðum þess tíma). Segja má að með komu þessara skipa hafi hafist útgerð íslenskra kaupskipa.

Goðafoss

Fyrsta færsla í leiðarþókina er mánudag 14. júní 1915 og er hún eftirfarandi: Kl. 06:00 ár-

degis byrjaði starfa. Fermdi allan daginn í öllum 3 farmrúmum með starfsmönnum frá landi, vindumenn hásetar. Skipið ristir farmlaust með öllum seglfestukössum og stafnkössum fullum af sjó ásamt 14 1/2 smál. af kolum og 14 smál. neysluvatn 7'9" að framan og 13'7" að aftan ennfremur lá skipið kjölrétt. Kl. 8 síðdegis hætt að hlaða fermt h.m.b. 210 smálestir af allskonar kaupmannsvörum ákvarðaðar til Íslands. Hinir lögbundnu skoðunarmenn skoðuðu björgunar-báta ásamt öllum áhöldum til

mannbjargar og slökkvitækjum og fundu allt í fullkomnu ástandi eftir því sem lögin ákveða. Veður bjart hægur vestan kaldi loftv. 768mm. Stikaði í öllum botnræsum og dældi þurrt. Vökumaður settur frá Flyðedokken. Næsta dag er lestun framhaldið og skips-höfnin lögskráð á skipið og eru þær stöður eftirfarandi: 2 Stýrimenn Ólafur Sigurðsson I. stýrimaður Snorri Snorrason II. stýrimaður og síðar Pétur Björnsson. 1 Bátsmaður Bjarni Jónsson síðar stýrimaður og skipstjóri

Fyrsta leiðarþók Goðafoss var löggild í SÖ og Handelsretter i Kjöbenhavn Justitscontoret 14. júní 1915 og gjald fyrir þann gjörning 2 krónur. Á forsiðu bókarinnar er að venju færðar eftirfarandi upplýsingar um skipið og siglingabúnað þess.

Skruedampskibet Godafoss,

Kennibokst L C D Q, Register tons netto 845 91/100.

Höfuðkompás Lord Kelvins staðsettur á stjórnpalli miðskips. Flinterr Barre og langskips og þverskips segulnålum. 2 kúlur til hliðanna 1 löðréttur segull undir áttavitanum.

Auka / vara áttavitar: Áttaviti af sömu gerð er á gangpalli fremst miðskips, athugaður og stilltur sem aðaláttavitin.

Varaáttaviti til viðbótar tveimur fyrrtöldu er 1 vinanda áttaviti á afturskipi aftan við II farrými miðskips.

Allir áttavitarnir hanga í háum sívölum húsum, hinir 2 fyrstu lýsast við rafljós.

Leiðrétting áttavitanna gerð 13. júní 1915. Segulskekkjubók er færð.

hjá Eimskipafélaginu
 4 Hásetar fullvanir
 1 Háseti léttvaninn
 3 Vélstjórar Gunnar Wilken
 Sörensen yfirvélstjóri.
 1 Dunkemand
 3 Kyndarar
 1 Bryti
 1 Matsveinn
 2 Þjónar
 2 Vikadrengir
 2 Pernur (eða meyar)
 Samtals hafa þá verið 24 í
 áhöfn að viðbættum skipstjóra
 og 25 með loftskýtamanni
 eftir að hann kom um borð.
 Þrátt fyrir mikla eftirgrennslan,
 meðal annars hjá Eimskipafé-
 laginu í Þjóðskjalasafni og í
 dönskum söfnum að ráði Guð-
 jóns Friðrikssonar, hefur höf-
 undi ekki tekist að finna gögn
 yfir skráninguna og þar með
 nöfn þeirra sem skráðir voru í
 fyrstu áhöfn skipsins.

Sem fyrr segir var byrjað að
 lesta Goðafoss vörum til Ís-
 lands mánudaginn 14. júní
 1915 og á fimmtudag er
 lestaður með hafnarkrana stór
 vélbátur á að giska 7 – 8 tonn
 að þyngd á afturpillfar og hann
 sjóbúinn þar með sverum stál-
 böndum. Lestað timbur og
 olíutunnur á afturpillfar og
 póstur 70 sekkir móttekin um
 borð. Föstudagsmorgun 18.
 júní er skipið fært út í Refs-
 haleöen þar sem teknar voru
 75 smalestir af brennslukolum
 og 200 steinoltuföt sem sett
 eru á framþilfar og sjóbúin þar.
 Þar með er lokið lestun skips-
 ins en geta má þess að í öllum
 ferðum skipsins frá Kaup-
 mannahöfn er endað í Refs-
 haleöen þar sem tekinn er
 dekkfarmur, oftast olía í tunn-
 um og kol til brennslu. Eftir
 lestunina er djúprista skipsins
 að framan 14'6" og að aftan
 17'2".

Hafis truflar siglingar í júlímánuði

Á laugardagsmorgun 19. júní
 haldið úr höfn kl. 10:30 eftir
 fyrirsögn hafnsögumanns.
 Flyðedokkens forstjórar ofl.
 eru með og á að reyna hraða
 skipsins með farmi. Kl. 11:30
 f.h. skiluðum hafnsögumanni
 Gerðum ýmsar hraðaferðir til
 kl. 3:30 e.h. Kl. 4:30 e.h.
 hleyptum Flyðedokks fólki í



Gunnar Sörensen yfirvélstjóri og Ólafur Sigurðsson stýrimaður.

mótorbát við Helsingjaeyri,
 sigldum fram hjá Kronborg.
 Seglfestukassi no 1 og 6 tæmd-
 ir. Kl. 4:50 eh farið fram hjá
 Lappegrund vitaskipi hraða-
 mælir settur á 0 Haldið fram
 með landþekkingu. Allt á þil-
 fari bundið fast og túður þétt-
 aðar.

Segja má að hér með sé hafin
 fyrsta ferð Goðafoss til Íslands
 með viðkomu í Leith á
 Skotlandi þar sem bætt verður
 við farminn og fyllt upp kola-
 boxin. Ekkert sérstakt ber til
 tíðinda á siglingunni til Leith,
 veður þokkalegt á leiðinni og
 skipið kemur þangað 22. júní
 1915 kl. 9 fyrir hádegi. Goða-
 foss leggst við akkeri inni á
 firðinum undan Leith og bíður
 flóðs til að sigla inn á höfnina
 þangað sem komið er fyrir há-
 degi sama dag. Lestun á við-
 bótarfarmi til Íslands hefst svo
 næsta dag, 23. júní, og er
 henni lokið að morgni 25. júní
 og hafa þá verið lestaðar í
 Leith um það bil 300 smál. af
 vörum til Íslands og tekin 200
 smál. af kolum til brennslu.
 Eftir lestun í Leith er djúprista
 skipsins að framan 15'8" og að
 aftan 17'0". Eftir að hafa mót-
 tekið póstin og skipsskjöl er
 hafnsögumaður um borð og

kl. 09:30 heldur Goðafoss frá
 Leith. Hafnsögumaður fer frá
 borði kl. 11:30 og ferðin er
 hafin.

Ferðin til Íslands gengur vel að
 vísu eru smávægileg stopp
 vegna athugunar í vél en að
 öðru leyti ekkert sem tefur.
 Farið er fyrir N Ronaldsey um
 hádegi á laugardag 26. júní og
 Myggenæs í Færeyjum kl.
 14:45 sunnudaginn 27. júní.

Fyrsta staðarákvörðun sem
 gerð er við Ísland er mánu-
 daginn 28. júní kl. 11:40. Þá er
 fært í leiðarabókina: Hvalbakur
 í NØ fjarl. 1,5 sjómílur og há-
 degisathugun Streithorn í
 mv. N. t V. ¼ V fjarlægð 12 sjó-
 mílur. Frá miðdegi er stýrt
 með landþekkingu inn Beru-
 fjörð, stendur í leiðarabókinni,
 og kl. 14:00 kasta bb akkeri 45
 faðmar keðja við Djúpavog.

Þar með er Goðafoss komin í
 sína fyrstu höfn á Íslandi sem
 er Djúpvogur. Ekki er löng
 viðstaðan í höfninni losaðar,
 21 smalestir af vörum, skilað
 og mótttekinn póstur, teknir
 nokkrir farþegar. Er þessu þá
 lokið og siglt frá Djúpavogi kl.
 20:15 og er næsti viðkomu-
 staður Fáskrúðsfjörður þangað

sem komið er um miðnætti.
 Síðan eru tindar upp hafnir á
 Austfjörðum, norður um land
 og endað í Reykjavík og ekki
 alltaf löng viðstaða enda ekki
 mikið magn af vörum á hafn-
 irnar sem flestar eru án hafnar-
 mannvirkja og verður af-
 greiðsla að fara fram á
 uppskipunarbátum, oft við erf-
 iðar aðstæður. Skipið hefur
 viðkomu og afgreiðslu á
 Austfjarðahöfnunum, á Djúpa-
 vogi, Fáskrúðsfirði, Reyðar-
 firði, Eskifirði, Norðfirði, Mjó-
 afirði og loks á Seyðisfirði. Þar
 er „búnaður mikill til að fagna
 komu skipsins ásamt söngvum
 og ræðuhöldum“, segir í
 leiðarabók skipsins. Það bárust
 af því fréttir að mikill ís væri
 fyrir Norðurlandi og torfært
 eða ófært væri skipum en
 áfram var haldið og viðkomur
 á Borgarfirði, Vopnafirði Rauf-
 arhöfn.

Á Raufarhöfn er komið kl.
 22:00 fimmtudag 1. júlí 1915.
 Vinna við afgreiðslu hafin
 strax. Um miðnætti vildi það
 slys til að eitt bunt af ullarböl-
 um sem átti að setja í lest féll
 ofan af lúgu og lenti á báts-
 mannum, Bjarna Jónssyni,
 og brotnaði hann á hægri fæti
 skammt fyrir ofan hné. Bjarni
 var borinn í rúm og bundið
 um fótinn. Hann er óskaddað-
 ur að öðru leyti og með fullu
 ráði. Kl. 00:15 akkeri létt og
 haldið til Húsavíkur til að leita
 lækis vegna slyssins. Nokkrar
 vörur til Raufarhafnar voru þá
 ólosaðar.

Siglt er sem leið liggur fyrir
 Melrakkaslétu, inn Axarfjörð
 og Skjálfanda til Húsavíkur.
 Talsverður ís er á leiðinni og
 siglt með aðgát. Þegar nálgað-
 ist Húsavík kom á móti skip-
 inu fjöldi mótorbáta, mannað-
 ur Húsvíkingum, sem veittu
 skipinu heiðursmóttöku, segir
 í leiðarabók.

Um móttöku á Húsavík segir
 svo í eftirfarandi pistli (nokk-
 uð styttnum) sem Sigurður Sig-
 fússon verslunarstjóri sendi
 blaðinu Norðurlandi á Akur-
 eyri:

„Húsavík 2. júlí 1915. Goða-
 foss kemur á morgun, kvað við



Bjarni Jónsson, bátsmaður á Goðafossi, hér orðinn skipstjóri á Tröllafossi. Myndin er úr safni Birgis Arnar og birt hér með hans leyfi. Bjarni sat yfir okkur í prófum í farmannadeild stýrimannaskólans árið 1963. Við vorum félagarnir að reyna að spyrja Bjarna út í Goðafoss. „Helv ... óláns kolla alla tíð,“ svaraði Bjarni og ekki orð meira fengum við út úr honum um málið. Bjarni var þó skemmtilegur karakter og hafði gaman af að spjalla. Eg varð málkunnugur honum síðar á ævinni.

um allt kaupúnið í gærkvöldi. Kl. 5 í morgun söfnuðust saman við bryggju Kaupfélags Þingeyinga 10 vélbátar til að leggja samflota út á Skjálfanda og mæta þar Goðafossi. Allir voru bátarnir skreyttir eftir föngum og viðbúnaður í landi eftir því sem unt var til að fagna komu skipsins. Veður var bjart og gott sólskin um hauður og haf. Kinna fjöllin vestan við Skjálfaandann voru svipmikil þakin snæ niður að miðju logagyllt í morgunsólinni. Úti á flóanum stirndi á hafisjakana er syntu þar eins og álfir í veri. Kl. 05:15 lögðu bátarnir frá bryggjunni með 187 manns um borð. Var fyrst siglt fram fyrir Húsavíkurhöfða og svo út með landinu til Lundeyjar og svo til djúps við eyna. Kom þá Goði í augu þar sem hann sigldi inn með Tjörnesi venjulega skipaleið þrátt fyrir hafisinn. Varð þá mönnum að orði að auðséð væri að þar væri innanborðs Júlíus skipherra er ekki hræddist hafis né aðrar hættur sem sifellt vofa yfir þeim er sigla norðan um Ísland heldur

skoðaði allt sem gamla kunningja hvort sem væri í dimmu eða björtu, nótt eða degi. Rétt norðan við Lundey stöðvaði Goðafoss ferðina og bátarnir lögðust að skipinu hrópuðu bátsverjar húrta og buðu skipið velkomið. Fóru svo allir úr bátunum (nema vélamennirnir sem sigldu bátunum heim aftur) um borð í Goðafoss sem hélt svo áfram til Húsavíkur. Þegar skipið var lagst á skipalegunni flutti Ben. Björnsson kennari ræðu fyrir Goðafossi og skipherra hans og mæltist honum vel að vanda. Ennfremur bar hann skipherra og skipverjum kveðju frá Guðmundi skáldi Friðjónssyni á Sandi og flutti þeim frá honum kvæði og var fyrirsögn þess frá skáldsins hendi: „Goði fer norður um land í sólmánuði 1915.“ Þá var lesið upp kvæði frá öldungnum Ara Jochumssyni og gerður að því góður rómur. Síðast flutti Árni Sigurðsson kaupmaður kvæði. Þá tók skipherra Júlíus Júlínusson til máls og hélt góða ræðu og þakkaði fyrir góðar viðtökur í þessari fyrstu

ferð Goðafoss. Að lokum bað afgreiðslumaður Eimskipafélagsins á Húsavík, Stefán Guðjohnsen, þeim Emil Nielsen framkvæmdastjóra og Júlíusi skipherra langra og góðra lífdaga, dundu þá við húrrahróp og lófaklapp.“

Eftir að afgreiðslu skipsins lauk á Húsavík var haldið til Akureyrar og er íshröngl á leiðinni og siglt með gát. Til Akureyrar kom Goðafoss um kl. 21:00 föstudaginn 2. júlí. Mikill viðbúnaður var í bænum, bryggjur skreyttar, pallur reistur fyrir ræðuhöld og hornaflokk. Af ytri bryggjunni var svo skotið fallbyssuskotum meðan skipið sigldi inn fyrir Oddeyrartanga að bryggjunni. Mikinn mannfjöldi dreif að, 12 til 15 hundruð að talið var. Þótti mönnum Goði fallegur er hann lónaði inn á Pollinn fánum skýddur. Bátsmaðurinn var fluttur í land á sjúkrahúsið en hann hafði verið með fullu ráði og vel hress. Ráðinn háseti í stað hans.

Eftir góðar móttökur og að lok-

inni afgreiðslu á Akureyri er haldið áfram vestur um land og er nú komið á Svalbarðseyri, Siglufjörð, Sauðárkrók, Skagaströnd, Blönduós, Hvamms-tanga, Borðeyri, Hólmavík, Reykjafjörð (Kúvíkur) og Norðurfjörð. Mikill ís var fyrir landi og inni á Húnaflóa og sigling því bæði vandasöm og hættuleg en farið með gát og allt fór vel og náðist að fara á allar hafnir sem átti að fara á og höfðu verið lokaðar skipum mánuðum saman. Goðafoss flutti um 400 tonn af vörum á húnverskar hafnir í þessari ferð. Þótti það mikið afrek og ekki minnkaði álit manna á hæfni Júlíusar skipstjóra eftir þessa fyrstu ferð Goðafoss um Húnaflóa.

Frá Norðurfirði var haldið til Ísafjarðar og gekk ferðin þokkalega þrátt fyrir mikinn íshroða „Þrengdum í gegnum ísinn sem var svo þéttur að hætta var við að innlokist skipið rakst fleiri sinnum á jaka“, segir í leiðar-bók.

Komið til Reykjavíkur – Hross til Póllands

Frá Ísafirði er haldið til Reykjavíkur þangað sem komið var þriðjudag 13. júlí um kl. 16:00 Togarinn Rán fór á móti Goðafossi út á Faxaflóa með fjölda boðsgesta vegna móttökkunnar. „Stýrt með landþekkingu og hægri ferð sökum þess að gufuskip fánum skreytt kemur á móti oss að bjóða skipið velkomið, settum öll signalflögg. Kl 4 em (16:00) köstuðum báðum akkerum á Reykjavíkurhöfn innan við hafnarmúlann 45 fm keðja í sjó á hvoru akkeri“, segir í leiðar-bók. Um borð í Rán voru auk stjórnar Eimskipafélagsins, alþingismenn, stjórnarráðs- og blaðamenn.

Er skipin mættust og komið var inn undir Engey voru skipin síðbirgt og gengu menn af Ráninni yfir í Goðafoss. Þegar skipið var lagst á höfninni kom fjöldi fólks úr landi, ásamt lúðrasveit. Voru margar ræður fluttar við þetta tækifæri. Emil Nielsen framkvæmdarstjóri þakkaði skipstjóra fyrir félagsins hönd, snilldarlega stjórn á skipinu í þessari hættulegu og vandasömu för norður og vest-



Goðafoss á Húsavík 2. júlí 1915. Ekki er vitað um ljósmyndarann.

ur um landið, og sagði að skipstjóri hefði sýnt að skipinu væri vel borgið undir stjórn hans. Þá talaði Magnús Pétursson, þingmaður Strandamanna, og þakkaði skipstjóra fyrir hönd þeirra sem við Húnaflóa búa frækilega för um þær slóðir. Kvað hann það mundu hafa verið mönnum þar hið mesta lán og fagnaðar-efni, að Goðafoss komst alla leið, því það hefði verið viðkvæðið í allt vor, er kvartað var þar nyrðra yfir ísnum og ótiðinni, að allt væri gott, ef Goðafoss kæmist þar ferða sinna með varninginn. Eftir ræðuhöld og drukinn minni fóru menn að skoða skipið, er það að öllu vel úr garði gert og mjög líkt Gullfossi, þó er það 5 fetum styttra og farrými nokkru minna, en burðarmagn heldur meira; hraðinn er 10 ½ míla á vökunni með fullfermi.

Ekki var stoppið langt í Reykjavík að þessu sinni. Strax næsta dag er auk losunar á farmi farið að undirbúa lestun á farmi til útlanda, meðal annars fjöldi hesta en á þessum árum fór mikill fjöldi þeirra til meðal annars til Póllands í gegnum Danmörku. Fimmtudaginn 15. júlí er fermt allan daginn vörum til Vestur- og Norðurlands og eitthvað til útlanda „Settum hestastíur upp á millipílari að framan“, segir í leiðarabók. Þar kemur enn fremur fram að um kl. 19:00 sé tekið á móti pósti og farþegum sem eru á milli 80 – 90. Kl. 22:10 er létt akkeri og

Goðafoss heldur vestur um land, nú með vörur á ströndina og lestar til útlanda. Fyrsta höfn eftir Reykjavík er Stykkishólmur síðan Flatey. Það vekur athygli í nútíðinni að allmikið er lestað í Flatey, svo sem 50 ballar ull, 350 þakkar fiskur og 15 fót af lýsi. Frá Flatey er svo farið að morgni laugardags 17. júlí kl. 05:00 og siglt Bjargleið eftir miðum, segir leiðarabókin.

(Ritari hafði samband við Pétur Ágústsson í Stykkishólmi til að forvitnast um Bjargleiðina en Pétur var manna kunnugastur um þessar slóðir og miðaglöggur. Svarið frá Pétri er eftirfarandi: „Varðandi siglingaleiðina, þá tel ég siglingaleiðina frá Flatey til Vestfjarða sem nefnd er Bjargleið vera eftirfarandi. Frá gömlu höfninni í Flatey er haldið út með Klofning, sunnan Oddbjarnaskers, allt þar til að Bjargtangar koma fram undan Skor. Síðan haldið frítt af Skor, sunnan Skorarboða, sem leið liggur fyrir Látrabjarg.“ Pétur bar þetta undir Hafstein Guðmundsson í Flatey sem sagði fyrra miðið kallað Bergleið en þá er miðið út vestur frá Flatey, úr Lundabergi í Flatey í Staðardrang sem er nokkrum skipbreiddum sunnar.)

Peir hafa sjálfsagt verið kunnugir siglingaleiðum á þessum slóðum skipstjórnamennirnir en Ólafur Sigurðsson stýrimaður var um tíma skipstjóri á Varanger sem var einskonar flóa-

bátur á Breiðafirði ásamt því að vera í flutningum milli Reykjavíkur og Vestfjarða. Frá Flatey er haldið til Ísafjarða, síðan til Hólmavíkur, Blönduóss, Skagastrandar, Sauðárkróks, Siglufjarða og Akureyrar. Á leiðinni inn til Akureyrar miðvikudag 21 júlí var mikill ís og er komið var inn undir Dagverðareyri var snúið við vegna hinna mörgu hesta í lestinni. Þótti iskyggilegt að halda í gegnum ísinn að Akureyri. Upp úr hádegi greiddist úr ísnum og var þá haldið til Akureyrar með viðkomu á Svalbarðseyri þar sem teknir eru 90 ballar af ull. Frá Akureyri er svo farið næsta dag kl. 15:15. Mikill ís er á Eyjafirði og á Húsavík varð frá að hverfa vegna mikils ís. Næstu hafnir eru Seyðisfjörður, Mjóifjörður, Norðfjörður, Eskifjörður, Reyðarfjörður og Fáskrúðsfjörður þar sem komið er 24. júlí þar lýkur lestun.

Þar með er lokið fyrstu ferð Goðafoss á hafnir Íslands sem tekið hefur 28 daga frá því að skipið kom upp á Djúpavog. Viðkoma til lestunar og losunar verið á 26 höfnum og viðkomur alls 41 þegar allt er talið. Það má ljóst vera af lestri leiðarabókarinnar að vinnutíminn hefur verið bæði langur og strangur. Unnið hefur verið við skipið strax og komið er í höfn hvort heldur er að nóttu eða degi. Siglingin hefur svo ekki síður verið erfið, mikill ís við Norðurland og Húnaflóa og veður

misjöfn þó svo að komið sé fram í júlímánuð. Á seinustu höfn í ferðinni, Fáskrúðsfirði, var fermt 200 þk. af fiski og 15 balla ull. Leiðarabókin: „Kl. 22:30 fengum póstinn, gerðum sjóklárt yfir allt. Kl. 23:45 kastað lausu híft inn akkeri haldið út fjörðinn áleiðis til Kaupmannahafnar.“

Haldið til Kaupmannahafnar – fallegustu hestarnir hingað til

Þegar komið er út fyrir fjörðinn og halda á til Kaupmannahafnar liggur beinast við að setja stefnuna nærri Færeyjum. Síðan að Shetlandseyjum og suður strönd Noregs. Einhverra hluta vegna er það ekki gert þarna og stefnan sett SÖ ¼ S segulskekkja 4° misvísun 28° rétt-sigld stefna S 67° Ö sem er rv. 113°. Þessi stefna leiðir langt norðan við Færeyjar og er tekið land norður undir Flurö í Noregi. Trúlega hefur þetta verið gert til að reyna að verða ekki á leið herskipa eða vopnaðra togara en algengt var orðið að slík skip stöðvuðu skip og létu þau sigla til breskrar hafnar til að kanna farm þeirra og jafnvel gera upptækan að hluta eða öllu leyti. Siglingin gekk vel í ágætis veðri og þriðjudag 27. júlí, um kl. 18:00, er landsýn í Noregi við (Hellsö) og þá siglt suður með norsku ströndinni inn Skagerak, suður Kattegat eins og leið liggur til Kaupmannahafnar. Þangað er komið fimmtudag 29. júlí kl. 15:15 og lagst við Asiatick Plads. Þar með er fyrstu ferð Goðafoss frá Kaupmannahöfn til Íslands og til baka til Kaupmannahafnar lokið.

Við losun á hestunum daginn eftir hældi dýralæknirinn Mayer mjög útliti hestanna og sagði þetta þá fallegustu hesta frá Íslandi sem hann hefði tekið á móti og vildi gefa vottorð um það. Í blaðinu Ísafold 31. júlí 1915 er eftirfarandi frétt. „Goðafoss kom til Kaupmannahafnar í fyrradag (fimmtudag). Skipið fór frá Fáskrúðsfirði s.l. laugardagskvöld og hafði meðferðis m.a. um 1200 balla af ull. Þjuggust menn við því að skipið mundi verða tekið af breskum herskipum og flutt til

Kirkwall og ullin tekin úr því. En svo varð þó ekki.“ Þessi fyrsta ferð Goðafoss fram og til baka var sú eina í líftíma skipsins þar sem stríðsaðilar, oftast Bretar, höfðu ekki afskipti af skipinu. Leiðarbókin sýnd og stimpluð 31.7. 1915 hjá Christianshavns Havneoppebørsels Kontor.

Önnur ferð Goðafoss frá Kaupmannahöfn til Leith og Íslands - smygl og stríðsvarnir

Eftir losun á farminum frá Íslandi er hafin lestun til Íslands. Það kemur fram að skorsteinn er málaður og allt skipið utanborðs er málað og græna beltið er fært 1 fet niður. Að þessu vinna hásetar og málari úr landi. Um hádegi á föstudag 6. ágúst er skipið fært úr Asiatick Plads í Refshaleøen þar sem tekin voru 35 smálestir af brennslukolum og 250 steinolíuföt á þilfar. Þessu er lokið um kl. 19:00. Þá settur næturvörður frá skipi og brunavakt frá landi. Á laugardag 7. ágúst er pósturinn tekin um borð og siglt þann dag kl. 10:30 áleiðis til Leith. Djúprista við brottför er að framan 12'01“ og að aftan 15' 00“.

Siglt sem leið liggur norður sundið Kattegat, Skagerak og út á Norðursjó. Á mánudag 9. ágúst er samkvæmt leiðarreiðningi farið að nálgast land í slæmu skyggni siglt með hægri ferð og stöðugt lóðað dýpi. Kl. 21:30 hefur enn ekki orðið vart við land og er þá lagst fyrir akkeri með 45 faðma af keðju í sjó og beðið birtingar. Kveikt á rafljósum yfir þjóðernismerkjunum (danski fáninn málaður á skipssíðurnar framan og aftan til). Haldin vakt á stjórnþalli. Um kl. 04:00 birtir lítillaga og sést til lands. Akkeri þá létt og haldið af stað með landinu kl. 08:00 vitinn á Isle of May í sigti og siglt fram hjá í 0,5 sjómílna fjarlægð kl. 08:25. Skömmu síðar haft samband frá herskipi sem gaf fyrirmæli um að taka loftnet fjarskiptabúnaðar niður. Kl. 10:00 hafnarlóðsinn til Leith tekinn um borð, beðið flóðs til að sigla inn til hafnarinnar og kl. 13:00 komið inn á höfnina og lagst við bryggju.

Fiskurinn frá Íslandi losaður, ca. 300 pk. Tollverðir fundu tvo sekki sem innihéldu ákavíti á milli katlanna niður í eldstó. Kyndararnir, sem eru þrír, viðurkenndu eign á þessum varningi og eru þeir hafðir í haldi um borð að kröfu tollvarðanna. Næsta dag eru kyndararnir sektaðir um 4 pund hver og málinu þar með lokið.

Unnið er við lestun dagana 11. til 13. ágúst, 60 tonn af brennslukolum fengust með því skilyrði að skipið kæmi við í Kirkwall á leiðinni frá Íslandi. Síðasta daginn er lestað á afturþilfar um 50 tonn, meðal annars olíutunnur og dunkar og 1 móturvagn til Húsavíkur. Kl. 15:30 þann 13. ágúst er lestun lokið, skipsskjöl og hafnsögumaður um borð, gert sjóklárt og haldið úr höfn. Djúprista við brottför að framan 15'03“ og að aftan 17' 06“.

Allt kvöldið og fram undir hádegi næsta dag er þoka og gefnar þokubendingar. Síðdegis þann 14. ágúst er komið inn til Kirkwall og lagst við akkeri, beðið fyrirmæla hernaðaryfirvalda varðandi siglingu til Íslands og yfirfarin skipsskjöl. Kl.20:30 veitt heimild til áframhaldandi siglingar til Íslands en vegna mikillar þoku er ekki talið fært að sigla fyrir en kl. 06:00 næsta morgun að þokunni léttir nokkuð og er þá létt akkeri og haldið af stað. Skömmu síðar er aftur komin þoka, gefnar þokubendingar og dýpið lóðað. Þókan helst en bjart öðru hvoru alla leið til Íslands. Hinn 17. ágúst kl. 04:00 er skipið komið nærri landi samkvæmt leiðarreiðningi sem sést þó ekki vegna þoku. Skipið stöðvað, dýpi lóðað og beðið þess að birti upp. Þriðjudagur 07. ágúst kl 05:40 sést land og er þá haldið af stað. Gefnar þokubendingar alla vökuna segir í leiðarbók sem Ólafur stýrimaður ritar. Kl. 08 sést Skruður og miðast í mv. N3/4V, ágiskuð fjarlægð 4 sjómílnur og er þá siglt sem leið liggur til Fáskrúðsfjarðar og komið þangað kl. 10:30. Eftir losun á Fáskrúðsfirði er haldið á Reyðarfjörð, Eskifjörð, Norðfjörð, Seyðisfjörð og Vopnafjörð. Það-

an er haldið til Húsavíkur.

Pegar Goðafoss er kominn fyrir Langanes og staddur út af Svínalækjatanga er skipið stöðvað af bresku herskipi og kannaðir pappírar og ferðaáætlun skipsins sem tekur skamma stund og þá haldið áfram ferðinni. Hér hefur herskipið verið á ferð langt innan landhelgi og sýnir hvað þessi skip fóru víða og afskiptin sem þau höfðu af skipum, jafnvel í strandferðum við Ísland.

Til Húsavíkur er komið kl. 04:00 að nóttu. Uppskipun hafin strax og losaðar m.a. vörur frá Leith, þar á meðal mót- orvagninn sem áður er getið. Um hádegi er afgreiðsla lokið, akkerum létt og haldið til Akureyrar. Á Akureyri er nú tveggja daga viðstaða, losaðar vörur og lestað nokkuð af vörum á ströndina. Leiðarbókin sýnd og hjá bæjarfógeta, sem skrifar að bókin sé vel færð dagsetning 22/8 1915, ritar nafn sitt Páll Einarsson og setur á stimpil embættisins. Ekki er getið um ástæðu þess að fógeta er sýnd bókin en trúlega verið breyting á lögskráningu eða þessháttar. Mánudag 23. ágúst er afgreiðsla lokið á Akureyri. Þá eru afskráðir tveir hásetar og skráður einn léttmatros. Einn háseti til viðbótar er svo skráður sama dag á Siglufirði.

Frá Akureyri er haldið á Siglufjörð, Sauðárkrók og Skagaströnd þar sem verða miklar tafir vegna veðurs. Þaðan er haldið á Hvammstanga, Borðeyri og Hólmavík þar sem snúið er við og haldið aftur austur um til lestunar. Komið á Sauðárkrók þar sem teknar eru, auk annars farms, 104 sátur af heyi til fóðurs fyrir hesta sem taka á um borð á Akureyri til útflutnings. Í leiðarbók er fært að heyið sé mjög vont, rakt og myglað. Heyið er sett á þilfar og breitt vel yfir. Síðan er farið á Siglufjörð, Akureyri, Húsavík, Þórshöfn, Bakkaþjörð, Vopnafjörð, Seyðisfjörð, Norðfjörð, Eskifjörð og Fáskrúðsfjörð þar sem strandferðin endar.

Í ferðinni hefur verið farið á 17 hafnir og viðkomur 25 þegar

taldar eru hafnirnar sem farið var á bæði á vestur- og austurleið. Strandferðin tók 22 daga.

Leith og Kaupmannahöfn – herteknr og protest – 128 hestar

Farið frá Fáskrúðsfirði kl. 09:30 miðvikudag 9. september og er ákvörðunarstaður Leith. Sú áætlun var skammvinn því næsta dag er skipið stöðvað af bresku herskipi sem setur um borð í Goðafoss fimm sjóliða og foringja. Fyrimæli foringja til skipstjóra voru þau að skipið skyldi sigla til Kirkwall og yrðu Bretarnir um borð til að tryggja að þau fyrirmæli gengju eftir. Á laugardagsmorgun 11 september er komið til Kirkwall og komu þar um borð herforingjar og tollverðir sem tóku skipsskjöl í land til skoðunar.

Fyrir hádegi fór Júlíus í land og lagði fram protest vegna tóku skipsins. Hann kom aftur um borð um kl. 14:00 og kl. 16:30 var komið með skipsskjölin aftur um borð og sigling heimiluð. Létt akkeri og siglt út á eftir lóðsbát sem leiðbeinir gegnum tundurduflabelti. Nú er ferðinni haldið áfram til Leith þangað sem komið er síðdegis sunnudag 12. september. Tafir verða þar við að komast í höfn vegna afskipta herskips og enn eru athuguð skipsskjöl og það er ekki fyrir en næsta morgun að skipið fær að fara í höfn. Vörur frá Íslandi eru losaðar á mánudag til síðdegis á miðvikudag að losun lýkur. Skipið fer á frá Leith kl. 16:15 og heldur til Kaupmannahafnar.

Á leiðinni yfir Norðursjó fær skipið hið versta veður. Fært er í leiðarbók að skipið erfiði mikið og taki sjó yfir þilför og lúgur og allir hásetar séu við að passa hestana sem virðast hafa verið á milliþilfari í III lest. Allt gengur þó slysalaust og laugardagsmorgun 18. september, kl. 08:00, er Goðafoss kominn til Kaupmannahafnar úr annarri ferð sinni og lagstur í plássíð í Asiatick Plads og losar nú vörur frá Íslandi þar á meðal 128 hesta.

NORÐURLANDA ljósmyndakeppni Sjómannanna**2025**



1

Mynd skipstjórans Kjell-Vidar Forsberg á Emmu frá Noregi fyrir „Harry um borð í Emmu“ en dómurinn segir að gleðin sem skin af trillukarlinum geri þessa mynd einstaklega skemmtilega.



2

Það var nýmæli að þessu sinni að dómara voru beðnir að velja sérstaklega fimm myndir í heiðurssæti. En fram til þessa hefur það í raun verið val dómara hverju sinni að gera slíkt.

Það var álit okkar sem að keppninni stöndum að kalla eftir jafn mörgum heiðursmyndum eins og vinningsmyndum enda myndir sem í keppnina berast hver annarri betri og oft erfitt fyrir dómara að komast að niðurstöðu. Því var það skoðun okkar að með þessu værum við að hvetja sjómenn til frekari þátttöku í keppnum framtíðarinnar.

Ekki er gert upp á milli mynda sem hreppa heiðurssæti heldur eru þær allar jafnar í augum dómara. Allar jafnar að „stigum“ og hljóta ekki önnur verðlaun en að vera tilnefndar sérstaklega undir þessum hatti heiðurs og viðurkenningar. Ítrekum við svo þakkir til dómara um leið og birtar eru heiðursverðlaunamyndirnar fimm.

Sænski skipverjinn á Ib Alte, Adam Andersson, var með myndina „Hjálparhönd“ sem dómurinn sagði að eitthvað svo hrikalegt væri við þessa mynd. Mennirnir svo ósköp smáir en samt einhvers megnugir gagnvart náttúruöflunum.



3

Smyrjarinn Han Lwin Oo á norska skipinu Atlantic Tsubaki var með myndina sem hann kallaði „Ísbrot“. Þar sagði dómurinn að um væri að ræða þökkalega vel útfært umhverfisportrett af manni í tilteknum aðstæðum.



4

Þá var það mynd Davíðs Más Sigurðssonar háseta á Drangey, sem var í raun vinningsmyndin í íslensku keppninni. Í dómi segir að um sé að ræða fallega náttúrumynd. Fuglarnir fylli rammann sem skilar sér mjög vel. Tæknilega vel útfærð ljósmynd.



5

Dráttur á borpalli. Mynd sænska yfirstýrsmannsins á Njord Viking, Simon Fredin. Um hana sagði í dómi að hér sé á ferðinni afskaplega tæknilega vel útfærð mynd. Vel römmuð inn.

Sjómannablaðið Vikingur þakkar öllum þeim sem þátt tóku í keppninni að þessu sinni sem og fyrri keppnum. Við höldum ótrauð áfram að sækja til sigurs í Ljósmyndakeppni sjómanna en þess má geta að þegar eru farnar að berast myndir í næstu keppni. Ekki efast um ágæti mynda þinna heldur gefðu dómurum tækifæri til að sjá og dæma í þeirri von að hreppa góðan vinning líkt og nokkrir félagar okkar geta þegar státað af.

ÍSLENSKIR SKUTTOGARAR

Samantekt um alla skuttogara sem skráðir hafa verið í íslenska skipaskrá

Fyrsti alvöru skuttogarinn sem smíðaður var, samkvæmt mínum heimildum, var Fairtry LH-8, smíðaður í Skipasmíðastöð John Lewis & Sons Ltd. Aberdeen Skotlandi, sjósettur 30. júní 1953. Þar voru einnig sjö af hinum svokölluðu nýsköpunartogurum smíðaðir fyrir okkur: Bjarni Ólafsson AK-67, Surprise GK-4, Bjarnarey VE-11, Marz RE-261, Neptúnus GK-361, Austfirðingur SU-3 og Pétur Halldórsson RE-207. Um Fairtry LH-8 ásamt forsögu hans er ítarleg umfjöllun í Vikingnum 3.tbl. 2017.

Fairtry LH-8.

Skipið var 2605 gross tonn og 984 netto tonn. Lengd 74,7 m., breidd 13,4 m., knúið 2200 hö Doxford dieselvél. Í bók-



Fairtry LH-8.

inni The Fairtry experiment eftir blaðamanninn Jack Campbell, sem kom út árið 1995, kemur fram á síðu 116 að Loftur Júlíusson, skipstjóri hafi gegnt stöðu trawlmans um borð. Ennfremur segir að Loftur hafi verið á Fairtry til 1965, siglt víða en farið af skipinu í kjölfar veikinda og þá fengið þau meðmæli að vera

„afar ábyggilegur og samviskusamur.“

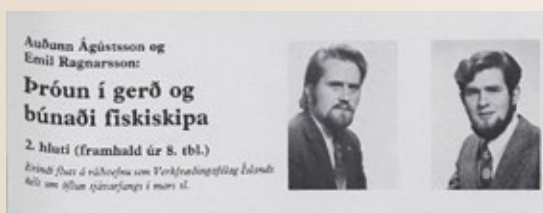


Loftur Júlíusson var fæddur 9. nóvember 1919 í Reykjavík, dáinn 9. nóvember 1974, sonur hjónanna Júlíusar Kristins Ólafssonar, vélstjóra og Elínborgar Kristjánsdóttur. Lauk meirafiskimannaprófi frá Stýrimannaskólanum í Reykjavík 1941. Lauk fiskiðnaðarnámskeiði 1954. Stundaði sjómennsku á eftirtöldum skipum í

þessari tímaröð. Hóf 13 ára gamall sjómennsku á Ármanni RE, þaðan lá leiðin á Baldur RE. Eitt ár á breskum togara frá Fleetwood. Sigldi öll stríðsárin á bv. Gulltoppi og Gylli. Fyrsti stýrimaður á bv. Ingólfi Arnarsyni 1947-51. Skipstjóri á breskum togara í eitt ár og eitt ár á norskum togara. Var í fjögur ár, fyrsti stýrimaður bv. Mars. Í fimm ár fiskiskipstjóri á skoska skuttogaranum Fartry. Eitt ár skipstjóri á Narfa RE.

Formaður og starfsmaður Skipstjóra- og stýrimannafélagsins Öldunnar í Reykjavík, frá árinu 1968 til dauðadags.

Nú er það svo að það liggur ekki fyrir opinber skilgreining á því hvað er skuttogari þess vegna hafa verið skiptar skoðanir á því hver sé fyrsti skuttogarinn í eigu landsmanna. Í erindinu „Þróun í gerð og búnaði fiskiskipa“ sem skipaverkfræðingarnir, Auðunn Ágústsson og Emil Ragnarsson, þá starfsmenn á Tæknideild Fiskifélags Íslands fluttu í mars, árið 1979 á



ráðstefnu Verkfræðingafélags Íslands settu þeir fram eftirfarandi skilgreiningu á því sem skip þarf m.a. að uppfylla til þess að falla í flokk skuttogara: Tvö heil þilför stafna á milli, gaflaga skut með skutrennu upp á efra þilfar, yfirbyggingu framskips, íbúðir almennt framskips og togþilfar á afturþilfari. Erindið birtist síðan í heild sinni í tvennu lagi í 8. og 9. tbl. Ægis, rits Fiskifélags Ísland sama ár eða árið 1979.

Á grundvelli þessarar skilgreiningar á hugtakinu „skuttogari“ hefur verið sátt um að Barði NK-120, sem skráður var hér á landi 3. febrúar 1971 sé fyrsti skuttogarinn í eigu landsmanna þrátt fyrir að tvö önnur skip með skutdrátt hafi komið á undan.

Undanfarar: Dagný og Siglirðingur

Dagný SI-70.

Dagný SI-70, kom til Siglufjarðar 23 ágúst 1970, 385 brl, lengd, 46,06 m., breidd, 8,52 m., dýpt, 3,48 m., mesta lengd, 49,15 m.. Aðalvél, Deutz 1200 hö. við 605 sn/mín. Smíðuð í skipasmíðastöðinni De-Dageraad Hollandi 1966 fyrir Fortune Herringfischerei GmbH. Gluckstadt, Þýskalandi. Keypt hingað til lands af Togskip h.f. Siglufirði 1970. Skipið var með



Dagný SI-70.

skutdrátt, eitt þilfar og án skutrennu þegar það kom til Siglufjarðar. Afliinn var hífður inn líkt og á síðutogara en að aftan í stað á síðunni. Nokkru síðar var sett skutrenna á skipið og trollið tekið inn um hana að aftan. Skipstjóri, Kristján Rögnvaldsson og yfirvélstjóri, Sæmundur Sæmundsson.

Flest bendir til að skipið sé nefnt eftir mót- or b á t n u m , Dagnýju SI-7, sem smíðaður var í Svíþjóð 1904, 121 brl. með 170 hö. June Munktel vél, keyptur til Siglufjarðar, 1937. Eigendur, Sigurður Kristjánsson og Axel Jóhannsson. Árið 1944 var skipið lengt, stækkað í 136 brl. Afskráð 1964.



Siglirðingur SI-150.

Siglirðingur SI-150 kom til Siglufjarðar, 6. júlí 1964, 203 brl. Lengd 32,60 m., breidd 5,71m., dýpt 3,17 m., aðalvél Deutz 750 hö. Rafmagn 220 v. riðstraumur. Skipið var með skutdrátt, eitt þilfar og skutrennu sem trollið var tekið inn um.



Siglufirðingur SI-150.

Smíðað hjá Ulstein Verft AS Ulsteinvik í Noregi fyrir Siglufirðing hf. Siglufirði, hvers helstu hluthafar voru þáverandi yfirmenn skipsins og Kaupfélag Siglufirðinga. Skipstjóri, Páll Gestsson og yfirvélstjóri, Agnar Þór Haraldsson

Flest bendir til að skipið sé nefnt eftir Siglufirðingi, hákarlaskipi, skútu sem smíðuð var af Siglunesbændum



á árunum 1856-57. Gert út á hákarl fram til ársins 1884 en þá eyðilagðist það í ofsaveðri ásamt fleiri skipum sem lágu í vari við Hrísey á Eyjafirði. Myndin er af líkani af fjórrónu hákarlaskipi, smíðuðu af Nirði Jóhannessyni Siglufirði.

Fyrsti íslenski skuttogarinn, Barði NK



Barði NK-120 með fullfermi til löndunar í Neskaupstað.

Fyrsti skuttogarinn í eigu Íslendinga var Barði NK-120, Skr. 1137, skráður hér á landi 3. febrúar 1971, smíðaður hjá Ateliers et Chantiers de la Manghe í Dieppe í Frakklandi árið 1967 fyrir Findus í La Rochelle við Biskajaflóann í Frakklandi, sem var seljandi skipsins. Keypt hingað til lands af Sildarvinnslunni h.f. Neskaup-

stað. Lengd 40,22m., breidd 8,92m., dýpt 5,84m., 328 brl., knúinn 1200 hö aðalvél frá Deutz. Rafspenna 220-380 v. riðstraumur. Skipstjóri Magni Kristjánsson og yfirvélstjóri Sigurður Jónsson, báðir frá Neskaupstað. Allnokkrar breytingar og endurbætur voru gerðar á skipinu áður en veiðar hófust sem Dráttarbrautin hf. annaðist. Einkum var um að ræða breytingar á matsal og eldhúsi til samræmis við hérlandar kröfur. Færiböndum á millipilfari var breytt og þau lagfærð ásamt smábreytingum í lestum og ísgeymslu á millipilfari. Einnig var skipið útbúið til veiða með flotvörpu.

Tekin af íslenskri skipaskrá 1. nóvember 1979, seldur til Frakklands.

Skipshetitð Barði:

Pegar Sildarvinnslan festi kaup á sínu fyrsta skipi var ákveðið að það skyldi fá nafnið Barði NK-120. Nú er sjötta skipið með þessu nafni í flota fyrirtækisins.

Nafnið kemur frá þjóðsögu eða munnmælasögu um Barða. Sagan segir að Barði hafi verið landnámsmaður á Barðsnesi við sunnanverðan Norðfjarðarflóa. (Landnámsmannsins Barða er ekki getið í Landnámu). Barði á að



eru í útgáfunni, auk Barða. Þau eru Stál-vík SI-1, Breki VE-61 og Örvar HU-21.

Annar í röðinni, Hólmatindur SU

Annar skuttogarinn í eigu Íslendinga, Hólmatindur SU 220, Skr.1138, skráður hér á landi 3. febrúar 1971, smíðaður hjá Ateliers et Chantiers de la Manghe í Dieppe í Frakklandi árið 1967 fyrir Findus í La Rochelle við Biskajaflóann í



Hólmatindur SU-220 með fjallið Hólmatind við Eskifjörð í baksýn.

Frakklandi, sem var seljandi skipsins. Keypt hingað af Hraðfrystihúsi Eskifjarðar h.f. Eskifirði. Lengd 40,22m., breidd 8,92m., dýpt 5,84m., 328 brl., knúinn 1200 hö aðalvél frá Deutz. Rafspenna 220-380 v. riðstraumur. Skipstjóri Auðunn Auðunsson og yfirvélstjóri Guðmundur Valgrímsson, báðir utanaðkomandi. Tekinn af íslenskri skipaskrá 19. ágúst 1980, seldur til Frakklands.

Austurland. 30 desember 1970: „Menn vænta mikils af þessum skipum. Talið er, að skuttogarar hafi mun meiri möguleika til að fiska en síðutogarar. Mætti því ætla að afkoma þeirra verði betri og sjómannahlutur hærri. Þá er þess og vænzt, að útgerð þeirra verði til að lengja til muna árlegan reksturstimma frystihúsanna og mynda traustari rekstursgrundvöll fyrir þau og auka á atvinnuöryggi verkafólks“. Skipshetitð Hólmatindur: Skipið er nefnt eftir fjallinu Hólmatindi sem þannig er lýst á Íslenska ferðavefnum:

Hólmatindur (985m) er milli Eskifjarðar og Reyðarfjarðar. Hann er eitthvert tignarlegasta fjallið við þessa firði. Hólmaháls

hafa glímt við skessu eina og er sagt að hún hafi spynt stykki úr fjallsegginni ofan við bæ landnámsmannsins en hann hafi stöðvað skriðuna með reku sinni. (Heimild: Smári Geirsson 11. júní 2025)

Frímerkið er hannað af Elsu Nielsen en hönnunin byggir á ljósmynd sem Anna K. Kristjánsdóttir, vélstjóri tók. Fjögur skip



Tyrkir hróktust undan óveðri, þegar þeir reyndu að sigla inn fjörðinn snemma á 17. öld og þýzk flugvél forst í fjalli í firðinum síðar. Englendingar urðu ekki fyrir skakkaföllum af völdum völvunnar, því að þeir voru „menn friðarins“. Skriðuföll eru algeng úr Hólmatindi. (Heimild, Íslenski ferðavefurinn)

teygir sig niður á Hólmanes, sem var friðlýst sem fólkvangur og að hluta sem friðland árið 1973.

Klettaborgir tvær, Hólmaþingir, eru þar og á Langhömrum er völvuleiði. Sagan segir, að völvun hafi lagt svo á, að Reyðarfjörður yrði ekki fyrir árásum ræningja á meðan bein hennar væru ófúin.

Hegranes SK, Sólbakur EA og Gullver NS



Hegranes SK-2 með góðan afla, á leið til löndunar á Sauðárkróki. Kolbeinsdalur í baksýn.

Þriðji skuttogarinn í eigu Íslendinga Hegranes SK-2, Skr. 1145, var skráður í Íslenska skipaskrá 11. mars 1971, smíðaður hjá Ateliers et Chantiers de la Manghe í Dieppe í Frakklandi árið 1967 Keypt hingað af Útgerðarfélagi Skagfirðinga h.f. Sauðárkróki.

Lengd 35,05 m., breidd 8,36 m., dýpt 5,59 m., brl. 255,99 knúinn 1060 hö Deutz diesilvél. Tekið af íslenskri skipaskrá 4. janúar 1979, seldur til Frakklands.

Sólbakur EA

Fjórði skuttogarinn í eigu Íslendinga, Sólbakur EA-5, Skr.1212, og fyrsti skuttogari Akureyringa var skráður í íslenska skipaskrá 7. mars 1972. Skipið var smíðað í skipasmíðastöðinni Stocznia im Komuny Paryskiej í Gdynia í Póllandi árið 1967, fyrir franska útgerðarfélagið Pecheries Boulonnaises Fourmentin & Cie SA í Boulogne-sur-

-mer sem var skráður eigandi þegar það var selt til Íslands. Lengd 49,55m., breidd 10,60m., dýpt 5,85m., brl 462,21.

Knúinn 1800 hö Crepelle diesilvél. Keypt hingað til lands í janúar 1972 af Útgerðarfélagi Akureyringa hf. Skipstjóri Áki Stefánsson og yfirvélstjóri Bolli Þóroddsson í fyrstu. Hann veiktist og varð að hætta en

við tók Valur Finnsson. Sú saga er sögð á Akureyri og hugsanlega víðar að þegar íslenska sendinefndin sem tók við skipinu í Frakklandi kom út, hafi verið búið að gefa skipinu nafnið Norðbakur og mála það á kinnunginn. Eftir samtal ráðamanna útgerðarinnar við bankastjóra Landsbankans á Akureyri, Jón G. Sólnes, hafi færustu málara stöðvarinnar dregið fram penslana og breytt nafninu snarlega í Sólbakur. Ósagt skal



Sólbakur EA.

látið hvort samtalið við Sólnes hafði haft þar áhrif en sagan er engu að síður góð. Tekinn af skrá 3. nóvember 1983. Þess má geta að Sólbakur dró gamla Harðbak út til Skotlands,

haustið 1979, en þangað hafði hann verið seldur í brotajárn. Harðbakur var síðasti Nýsköpunartogarinn sem þá var eftir. Sé tekið mark á framanskráðu var skipið nefnt eftir Jóni G. Sólnes bankastjóra Landsbankans á Akureyri, sem fæddur var á Ísafirði 30. september 1910, dáiinn 8. júní 1986. Þekktastur hygg ég að Jón

sé vegna formennsku sinnar í svokallaðri Kröflunefnd sem skipuð var vegna Kröfluvirkjunar en um þá framkvæmd stóð allnokkur styr á sínum tíma eins.



Nafnið Hegranes: Skipið er nefnt eftir landsvæði í Skagafirði, sem var áður sérstakur hreppur, Ripurhreppur. Hegranesið er eins og eyja í miðju héraðinu, u.þ.b. 15 km langt og 5 km breitt landsvæði milli kvisla Héraðsvatna áður en þau falla til sjávar. Sveitin er nefnd eftir landnámsmanninum Hávarði hegra. (Heimild, Hjalti Pálsson)

Fimmti skuttogarinn í eigu Íslendinga Gullver NS-12, Skr.1216, var skráður í íslenska skipaskrá 24. mars 1972. Smíðaður hjá Örskovs staalskibsvært Fredrikshavn Danmark 1968. Lengd 37,64m., breidd 9,02m., dýpt 5,50m., brl. 271,17. Knúinn 1000 hö Lister diesilvél. Keyptur til Íslands af Gullbergi h.f. Seyðisfirði í febrúar 1972. Skipstjóri, Jón Pálsson og yfirvélstjóri Gunnar Þórðarson. Tekið af



Jón G. Sólnes.



Gullver NS-12 á siglingu inn Seyðisfjörð nýkeyptur frá Danmörku í mars 1972.

íslenskri skipaskrá 29. júní 1983, seldur til Noregs.

Skipshetið Gullver: Höfundur hafði samband við Guðjón Harðarson á Seyðisfirði og spurði hann út í Gullversnafnið en Guðjón er tengdasonur Ólafs Ólafssonar útgerðarmanns. Guðjón segir að Gullversnafnið sé í reynd tilbúningur. Útgerðarfyrirtækið hét Gullberg og skip þess var nefnt Gullver enda átti það að skapa þau verðmæti eða það gull sem fyrirtækið byggði á. Ég veit að Guðjón hafði samband við einhverja afkomendur Ólafs til að kanna þetta.

(Heimild, Smári Geirsson)

Fyrsti skuttogari Reykvíkinga



Karlsefni siglir inn í Vestmannaeyjahöfn á leið í sölutúr til Þýskalands um páska 1979 með góðan aflla af karfa og ufsa sem metverð fékkst fyrir sem var óraskað lengi.

strendur Chile eftir að hafa fengið um 70 tonn í vörpunu. Þegar pokinn kom inn, lagðist skipið á stjórnbörðssiðuna og sjór streymdi inn á millidekkið með þeim afleiðingum að það sökk á um 15 mínútum. Áhöfnin, 24 manns, komst í björgunarbáta og var fljótlega bjargað um borð í Friosur VII, sem áður hét Elín Þorbjarnardóttir ÍS-700 og var gerð út frá Suðureyri. Á meðan skipið var gert út héðan sigldi það með aflann á erlendan markað og yfirleitt gekk vel bæði að fiska og selja aflann.

Lengst af var Helgi Kristjánsson skipstjóri skipsins og Þórbergur Þórhallsson yfirvélstjóri þess. Þetta hafði Þórbergur að segja um veru sína á Karlsefni RE-24:

„Það sem situr efst í minningum mínum um veru mína á þessu skipi eru kynni mín af góðum og vönduðum útgerðarmanni þar sem þétt handabandi hafði sama gildi eða jafnvel öruggara en þinglýstir skriflegir samningar síðari tíma.

Ekki var síður ánægjulegt að upplifa þá stemningu sem myndaðist þegar við ungu mennirnir ákváðum að rífa reksturinn upp með handafli, jákvæðni og samtakamætti, sem tókst jafnt og þétt, gáfumst aldrei upp og fljótlega öðlaðist fyrirtækið viðskiptatraust sem hafði fjarð út fyrstu ár útgerðar skipsins.“

Skipshetið Karlsefni: Þorfinnur karlsefni frá Reynistað í Skagafirði var íslenskur landkönnuður sem nam land á Vínlandi ásamt konu sinni Guðríði Þorbjarnardóttur. Helstu heimildir um Þorfinn eru Grænlandinga saga og Eiríks saga rauða. Þar eignuðust þau son sinn Snorra Þorfinnsson og var hann talinn fyrsta hvíta barnið sem fæddist í Ameríku. Ekki er vitað hvar þau numu land en talið er að það gæti verið nálægt L'Anse aux Meadows. Einar Jónsson, myndhöggvari, gerði styttnu af Þorfinni sem er í Filadelfíu í Bandaríkjunum.

Þorfinnur og Guðríður fluttust til Íslands og settust fyrst að á föðurleifð Þorfinns á Reynistað en hjuggu síðar í Glaumbæ.

Systurskipin Vigri RE og Ögri RE

Sjöundi skuttogariinn í eigu Íslendinga Vigri RE-71, Skr.1256, var skráður í íslenska skipaskrá 8. nóvember 1972. Skipið er smíðað hjá Stocznia Im Komuny Paryskiej í Gdynia í Póllandi árið 1972 fyrir Ögurvík h/f í Reykjavík. Lengd 55,73 m., breidd 11,33 m., dýpt 6,23 m., brl. 716,25, knúinn 2169 hö Mirrless aðalvél. Skipstjóri Hans Sigurjónsson og yfirvélstjóri Sigurjón Þórðarson en þeir störfuðu áður saman um borð í Víkingi AK-100. Lengd á árinu 1981. Eftir stækkingun mældist skipið um 860 brl. en var um 716 brl. Á meðan skipið var í eigu Ögur-



Vigri RE-71 kemur til nýr til landsins í október 1972.

víkur, eða í um 20 ár, sigldi það eingöngu með aflann á erlendan markað sem virðist hafa gengið nokkuð vel. Á árinu 1992 kaupir Skagfirðingur h.f. Sauðárkróki skipið og nefnir Skagfirðing SK-4. Á árinu 2007 kaupir Torfuness ehf. á Ísafirði skipið og nefnir Hauk ÍS-847.

Á árinu 2007 er auk Torfuness skráðir eigendur skipsins Úteyri og Hansa ehf. Tekið af íslenskri skipaskrá 18. apríl 2007, selt í brotajárn til Danmerkur.

Skipshetitð Vigri: Skipið er nefnt eftir eyjunni Vigur sem er ein þriggja eyja á Ísafjarðardjúpi og önnur tveggja, sem eru byggðar. Eyjan liggur úti fyrir mynni Skötufjarðar. Hún er löng og mjó og dregur nafn af lögun sinni, en orðið vigur merkir spjót.



Eyjan Vigur, löng og mjó.

Við eyjuna er kennd geysifjöldmenn ætt, Vigurætt, sem eru afkomendur Þórðar Ólafssonar í Vigur, sem venjulega er nefndur Þórður stúdent. Vigurætt var gefin út fyrir allnokkrum árum, mikið safn í 10 bindum. Í Vigur var löngum stundaður heilsársbúskapur. Nú eru engar kyr lengur í eyinni þó þar hafi verið mikill mjólkurbúskapur áður. Þar eru þó enn nýtt hlunnindi, þ.e. æðarvarp og fugla-tekja. Vaxandi ferðapjónusta er í eyinni og eru erlendir ferðamenn sífellt tíðari gestir. Flatarmál eyjarinnar er 0,37 km².

Ögri RE-72

Áttundi skuttogarinn í eigu Íslendinga, Ögri RE-72, Skr. 1268, var skráður í íslenska skipaskrá 20. desember 1972. Skipið var smíðað hjá Stocznia Im Komuny Paryskiej í Gdynia í Póllandi árið

1972 fyrir Ögurvík h/f í Reykjavík. Lengd 55,74 m., breidd 11,33 m., dýpt 6,23 m., brl. 716,25, knúinn 2165 hö Mirrless aðalvél.

Skipstjóri Brynjólfur Halldórsson sem áður var yfirstýrmaður á Sigurði RE-4, undir stjórn Arinbjarnar Sigurðssonar, þekkt af lamanns. Yfirvélstjóri Sveinn Á. Sigurðarson sem áður var yfirvélstjóri Héðni PH-57, sem var á

sínum tíma langt á undan sinni samtíð hvað varðar búnað en í skipinu voru m.a. sjókæligeymar, þeir fyrstu í íslensku sildveiðiskipi ásamt hliðarskrúfum. Eins og glögt kemur fram eru Ögri og Vigri systurskip, í eigu sama fyrirtækis og gerðir út með líkum hætti.

Á árinu 1992 keypti Brim hf. skipið og nefndi Akurey RE-3. Keypt af Íslands-



Skipshetitð Ögri: Skipið var nefnt eftir Ögurvík við Ísafjarðardjúpi en þeir Gísli Jón og Þórður Hermannssynir kenndu sig við Ögurvík enda þar fæddir báðir.

Ögur stórbýli og kirkjustaður er í Ögurvík í Ísafjarðardjúpi. Þar var þingstaður Ögurrhepps og frá 15. til 17. aldar og bjó þar hvert stórmennið á fætur öðru. Má þar helst nefna Björn Guðnason sýslumann, Magnús Jónsson (prúða) sýslumann og síðar Ara son hans, Björn Markússon og Erlend Ólafsson málafylgjumann.



Ögri RE-72, nýr í Reykjavíkurhöfn, í desember 1972. Fljótlega eftir að búið var að binda skipið við bryggju kúplaðist skráfan saman við aðalvél og skipið reif sig laust og sigldi á síðutogarann Úranus.



Hann virtist djúpt hugsi pólski sjómaðurinn sem ljósmyndari smelli mynd af á Húsavík á dögnum. Hann sat á bryggjupollanum og beið þess að taka við endanum þegar verið var að færa skip hans til í höfninni. Skip hans, skuttogarinn Patricia III, landaði aflla sem fékkst í Barentshafi, á Húsavík. Patricia III hét upphaflega Ögri RE-72 og er í eigu Íslendinga en siglir nú undir pólsku flaggi.

flutningum á árinu 2001 og nefnt Bravo SH-543. Skráður eigandi á árinu 2003, IB Sólves ehf. Tekið af íslenskri skipaskrá 26. ágúst 2003, selt til Póllands.

Níundu og tíundu skuttogararnir

Níundi skuttogarinn í eigu Íslendinga, Júlíus Geirmundsson ÍS-270, Skr.1285, var skráður í íslenska skipaskrá 29. desember 1972. Skipið var smíðað hjá Flekkefjord slipp og maskinfabrákk, Flekkefjord í Noregi fyrir Gunnvöru h/f Ísafirði. Lengd 43,74 m., breidd 9,52 m., dýpt 5,15 m., brl. 407,33, knúinn 1750 hö Wichmann dieselvél. Skipstjóri Hermann Skúlason og yfirvélstjóri, Björn Ingvarsson.

Vestmannaey VE-54

Tíundi skuttogarinn í eigu Íslendinga, Vestmannaey VE-54, Skr.1273, var skráð-

ur í íslenska skipaskrá 13. mars 1973. Skipið var smíðað hjá Narasaki shipyard Muroran í Japan fyrir Berg/Huginn S.F. Vestmannaeyjum. Lengd 44,10 m., breidd 9,52 m., dýpt 5,5 m., brl. 461,56 knúinn 2000 hö. Niigata dieselvél. Skipstjóri Eyjólfur Pétursson og yfirvélstjóri, Örn Aanes.



Julius Geirmundsson ÍS-270, sennilega á Halanum.

Skipið er nefnt eftir Júlíusi Geirmundssyni sem fæddur var að Stakkdal í Aðalvík á Ströndum árið 1884. Júlíus var m.a. þekktur fyrir rimnakveðskap en hann kvað m.a. ásamt Jóni Lárussyni bæði úr Núma og Gönguhrólsrímmum í útvarpið í desember 1941. Rétt er að geta þess hér að Júlíus var afi Hilmar Snorrasonar skipstjóra og fyrsta skólástjóra Slysavarnaskóla sjómanna. Myndin er af Júlíusi og eiginkonu hans, Guðrúnu Jónsdóttir.

Skipið var nefnt eftir Vestmannaeyjum en þaðan var það gert út á sínum tíma. Samkvæmt Landnámu er nafnið þannig tilkomið að þegar þrælar Hjörleifs, fóstbróður Ingólfs Arnarsonar landnámsmanns, höfðu vegið Hjörleif flúðu þeir til Vestmannaeyja þar sem Ingólfur og húskarlar hans drápu þá alla á hinu svokallaða Eyði. Um var að ræða menn af írskum ættum en Írar og Skotar voru á þeim árum nefndir Vestmenn en þaðan mun nafn eyjanna runnið.



Vestmannaey VE-54.





Framsækið fyrirtæki í sjávarútvegi



eskja.is

Sigmar Þór Sveinbjörnsson stýrimaður

Úr minningabókinni

AÐ KUNNA FÓTUM SÍNUM FORRÁÐ



Myndin sýnir staðinn þar sem óhappið gerðist og raunar ekki ósvipaðar aðstæður og voru þegar óhappið varð. Vinstra megin á miðri mynd var stóri pollurinn

Vertíðina 1962 var ég beitumaður á Gullþóri VE 39. Eigandi bátsins var Helgi Benediktsson og skipstjóri Gísli M. Sigmarsson frændi minn. Ég var þarna yngstur í beituskúrnum sem var staðsettur beint upp af Bæjarbryggju eða rétt fyrir ofan húsið Kuða. Nokkur atvik eru mér minnisstæð frá þessari vertíð sem ég skrifaði um í litla vasabók sem ég á frá þessum árum. Mig langar að segja hér frá einu þeirra.

ÓÐ HIKLAUST Í POLLINN

Ég var að koma úr mat en á þessum árum átti ég heima vestur í bæ að Faxastíg 47 og átti ekki bíl frekar en margir aðrir á þessum tíma, þannig að ég labbaði bæði úr og í vinnu eins og flestir.

Þegar ég kem niður á Bárustíg hitti ég einn af beitumönnum sem ég var að beita með. Hann var einnig á leið úr mat og niður í beituskúr. Hann var aðkomumaður úr Reykjavík og kom til að vera á vetrarvertíð í Eyjum. Hann heilsar mér þar sem við hittumst og spyr í leiðinni

hvernig mér lítist á nýju stígvélin sem hann var að kaupa. Þetta voru skítabrún frekar lág stígvél, ódýr sem á þessum tíma voru vinsæl þótt liturinn væri ekkert sérstakur. Stígvélin fengust að mig minnir í Eyjabúð. Ekki kunni ég við að segja annað en að stígvélin væru ágæt þótt mér fyndist liturinn ekki fallegur.

Pennan dag hafði rignt mikið ofan í snjó og sums staðar var svell á götum og gangstéttum. Þar sem við gengum þarna niður Bárustíg og austur Miðstræti reyndum við að sneiða hjá þessum hálkublettum. Þegar við komum austur fyrir Verslunina Bjarma (verslunina átti Helgi Ben), þá er þar stór og mikill 10 til 15 sm djúpur pollur sem hafði safnast þar saman og glansandi íshella í botni hans.

Ég sneiddi náttúrulega framhjá þessum stóra polli en vinnufélagi minn fór bara beint af augum og ætlaði auðsjáanlega yfir pollinn. Honum datt ekki í hug að breyta stefnu enda á splunkunýjum stígvélum sem þarna var tilvalið að prófa.

Hann gekk því hiklaust út í pollinn, haldandi á hitabrusa í annarri hendi en nestisbréfpoka með brauði í hinni hendinni. Þannig var gengið frá nesti á matstofum bæjarins í þá daga.

ÁTTI BÁGT MED MIG

Þegar vinnufélagi minn var kominn út í miðjan pollinn, byrjar hann að renna á svellinu. Í fyrstu reyndi hann að halda jafnvæginu með því að sveigja sig og beygja og skellti löppunum fram og aftur eins og hann væri að dansa rússneskan kósakkadans. Það kom að því að hann var að missa jafnvægið og þá flaug hitabrusinn upp í loftið með tilheyrandi brot-hljóðum þegar hann lenti í pollinum og nestispokinn fór sömu leið. Einnig í pollinn. Nú datt hann aftur fyrir sig en hafði náð að setja hendurnar niður þannig að hann fór ekki með rassinn ofan í pollinn. Hann var smástund í þessari stellingu með magan upp í loftið eða í brú eins og sagt var í gamla daga. Þannig horfði hann á mig alvarlegum augum, þar sem ég stóð við pollinn og var í virkilega miklum

vandræðum með að halda niðri í mér hlátrinum. Hann hefði kannski getað labbað þannig á höndum og fótum á krabbagangi upp úr pollinum, en það gerði hann ekki, heldur ætlaði hann sér að reisa sig eldsnögg upp aftur í lappirnar. En það fór ekki betur en svo að hann datt endilangur í pollinn og rennblotnaði allur.



Nú óð ég út í pollinn til að hjálpa honum að standa upp, en eins og áður segir þá var flughált í pollinum og erfitt að fóta sig. En þetta gekk, við studdum hvor annan og þannig komumst við upp úr án þess að renna á rassgatið, en félagi minn var allur meira og minna hundblautur og nýju stígvélin hálf full af vatni. Við löbbuðum upp að vegg sem var þarna rétt hjá þar sem hann holti vatninu úr nýju stígvélunum og tjáði mér að hann ætlaði heim í þurr fót.

Ég hálf skammaðist mín fyrir að geta ekki setið á mér að hlæja að þessum óföru vinnufélaga míns, en honum var ekki skemmt. En svona eftir á að hyggja þá hafði hann bara gaman af því þegar við minntumst á þetta nokkrum vikum seinna, þó að hann hafi auðvitað verið grútfull þegar óhappið átti sér stað.

JÓN BERGSSON



ÞÆGINLEG & ÖRUGG Á SJÓ VIÐ ERFIÐUSTU AÐSTÆÐUR



Enginn málmur

100% vatnsheld

Lipurt efni, auðvelt að þrifa

Við til þæginda við daglega notkun

Sóli lokaður svo net geta ekki gripið í stígvélin

#JONBERGSSON



f /JONBERGSSON

KLLETHÁLS 15 | 110 REYKJAVÍK | WWW.JONBERGSSON.IS | 588 8881

Hilmar Snorrason skipstjóri

Utan úr heimi

Trump ICE liðar að verki

Yfir 100 filippseyskir áhafnar meðlimir á skemmtiferðaskipum hafa verið handteknir og vísað úr landi í Bandaríkjunum, frá apríl 2025, án þess að formleg ákæra hafi verið gefin út. Þeim hefur jafnframt verið bönnuð endurkoma í tíu ár. Samkvæmt samtökum filippseyskra verkamanna (PWC) voru margir þeirra ranglega sakaðir um barnaklám en engar sannanir hafa komið fram og engir hafa verið ákærðir eða dæmdir. Aðgerðirnar fóru fram á skipum í eigu Carnival Cruise Line (Carnival Sunshine, Mardi Gras og Vista). Um 21 voru teknir í Norfolk í Virginia og 80 til viðbótar í Port Canaveral í Flórída. Samtök og aðstandendur gagnrýna bandarísku toll- og landamærayfirvöldin (CBP) harðlega fyrir aðgerðir án réttarhalds eða lögfræðiaðstoðar og segja að þær brjóti á réttindum sjómanna. Tveir áhafnar meðlimir lýstu í yfirlýsingum hvernig þeir voru handteknir án sönnunargagna og sendir heim sem hafði alvarleg áhrif á orðspor þeirra og andlega heilsu.

Filippseysk stjórnvöld hafa minnt á alvarleika barnaklámsbrota en jafnframt hvatt þá sem telja sig ranglega ákærða til að leita réttar síns. Samtök sjómanna (PWC) og fleiri hafa boðað mótmæli og krefjast ábyrgðar af Carnival Cruise Line og betri verndar fyrir filippseyska sjómenn. Bandarísku toll- og landamærayfirvöld hafa einnig vísað áhöfnum af öðrum skemmtiferðaskipum frá í vaxandi mæli meðal annars á Great Lakes svæðinu. Málin hafa vakið áhyggjur af skorti á réttlátri málsmeðferð og mannréttindabrotum.

Breytingar hjá Panama

Panama mun ekki lengur leyfa skráningu olíu- eða stórflutningaskipa eldri en 15 ára í skipaskrá sína. Markmiðið er að bæta afköst flotans ásamt að draga úr hættu á kyrrsetningu skipa og koma í veg fyrir að svokölluð „draugaskip“ eða „skuggafloti“ komist inn í kerfið. Þessi eldri skip, oft með óljóst eignarhald, eru talin notuð til að komast hjá alþjóðlegum refsiaðgerðum, sérstaklega varðandi olíu frá Rússlandi og Íran. Nýja reglan felur í sér strangari skilyrði fyrir skráningu, meðal annars með skyldubundinni forúttekt. Gögn sýna að 71% kyrrsetninga á skipum á árunum 2023–2025 tengdust skipum eldri en 15 ára. Viðbótarreglur fela í sér fjórðungslega skoðun á vafasömum skipum og aukið eftirlit með öryggisstjórnunarkerfum (SMS). Þrátt fyrir að hafa fellt 650 skip úr skrá síðan 2019 hefur Panama verið gagnrýnt fyrir að bregðast of seint við refsiaðgerðum. Samtökin UANI segja að næstum 20% skipa sem grunuð eru um að flytja íranska olíu sigli undir fána Panama. Panama vinnur nú með Bandaríkj-



Matthew bundið við bryggju í Cork. (Ljósmynd: Larry Cummins)

unum og öðrum fánaríkjum að því að deila upplýsingum um skip sem hefur verið hafnað vegna refsiaðgerða.

Teknir með smygl í írskri landhelgi

Átta menn hafa verið dæmdir samtals í 129 ára fangelsi fyrir aðild að umfangsmiklu fíkniefnasmygli sem leiddi til stærstu kókaínupptöku í sögu Írlands. Upphaflega voru þeir dæmdir í samtals 203 ár en refsitíminn var lækkaður vegna margvíslegra mildandi aðstæðna eins og vegna játninga. Stórflutningaskipið Matthew sem er 190 metra langt, skráð í Panama, var í eigu fyrirtækis í Dubai og var stöðvað með vopnuðum aðgerðum af sersveit írska sjóhersins utan við strendur Cork í september 2023. Átta menn úr 21 manna áhöfn voru ákærðir og dæmdir eftir ábyrgð og stöðu innan smyglstarfseminnar þó enginn þeirra hafi verið hluti af yfirstjórn glæpahringsins. Þeir flugu allir til Dubai, áður en þeir fóru um borð í skipið, til viðtals við útgerðina áður en þeir héldu til Suður-Ameríku þar sem skipið var. Skipstjóri skipsins, Írani, fékk 17,5 ára dóm en aðrir fengu eftirfarandi dóma sem hér segir. Hollendingur 20 ár, Filippseyingur 18 ár, þrír Úkraínumenn 16,5, 14,5 og 14 ár, annar Írani 15 ár og Breti 13,5 ár.

Í aðgerðinni voru 2,2 tonn af kókaíni, metið á 157 milljón evrur, gerð upptæk. Lögreglan telur málið tengjast alþjóðlegum glæpahring með aðsetur í Dubai og Íran og að rannsókn haldi áfram. Yfirvöld lýstu málinu sem skýrri viðvörðun til alþjóðlegra glæpasamtaka: „Írland sé ekki mjúkt skotmark.“ Aðgerðin var studd af alþjóðlegum samstarfsaðilum og naut stuðnings samtaka eins og Interpol og MAOC-N. Forsætisráðherra Írlands, Micheál Martin,

og háttsettr lögreglumenn hrósuðu árangri aðgerðarinnar og hinu fjölpætta, flókna og vel útfærða samstarfi sjóhers og lögreglu, m.a. þátttöku sérsveita og herflugvéla í aðgerðum á opnu hafi.

Hættulegur farmur veldur vandræðum

Flutningaskipið RUBY sem skráð var á Möltu og í eigu Ruby Enterprise Ltd í Sameinuðu arabísku furstadæmum varð fyrir skemmdum á bol eftir slæmt veður 82 sjómílum norður af Nordskar í Noregi þann 26. ágúst 2024. Talið er að skemmdirnar megi rekja til að skipið hafði strandað en það var með 20.100 tonn af ammoníumnítrati (kjarni) frá Kandalaksha í Rússlandi þegar stýribúnaðurinn bilaði. Var skipinu vísað til Fugloyfjorden og síðar til Tromsø en var svo fylgt með tveimur dráttarbátum til öruggari svæða við Vannøya vegna þess að talið væri að sprengihætta væri af farmi skipsins. Var skipinu leyft að fara aftur 10. september 2024 en sigldi næstu sex vikurnar með dráttarbátum um Norðursjó í leit að höfn til að afferma farminn áður en viðgerð gæti hafist. Þann 25. september lá það fyrir akkeri við Norður-Kent og óskaði leyfis til að fara um Dover-sund, sem ekki fékkst en það sem olli erfiðleikum skipsins mátti rekja til uppruna farmsins og tengingar við sprenginguna í Beirút. Skipið var loks dregið til Great Yarmouth þar sem það lagðist að bryggju 28. október 2024 til að losa farminn. Þá loks tókst að koma skipinu til viðgerðar enda ekki lengur með þá ógn sem farmurinn var talinn valda.

Í símanum á vaktinni

Stýrimaður á stórflytningaskipinu Ali Aykin hefur verið ákærður fyrir verulegt gáleysi við siglingu eftir að skipið strandaði við Svíþjóð þann 25. maí 2025. Saksóknarar halda því fram að hann hafi verið að nota farsímann á næturvaktinni og siglt án réttra siglingatækja eða aðstoðar. Skipið, sem var á leið frá Gdansk í Póllandi til Setúbal í Portúgal, var með farm af rusmálmi og um 69 tonn af disilolíu um borð. Sigldi hann skipinu úr skipaleið við innkomuna inn í Eyrarsundsleiðina og strandaði skipið á kortlögðum skerjum nálægt Klagshamn suður af Malmö. Vegna brennsluolíu um borð var ráðist í björgunaraðgerð sem tafðist eftir að kjölfestugeymir hafði fyllst af sjó. Tókst að ná skipinu aftur á flot þann 5. júní sl. og var skipinu fylgt til hafnar í Malmö. Saksóknarar sögðu að stýrimaðurinn hafi siglt án dýptarmælis í gangi og án háseta með varðstöðu í brú en hann hafi verið í símanum áður en strandið átti sér stað. Hann neitaði sök en rannsókn stendur enn yfir.

Þurfti leyfi til að leggjast við akkeri

Gámaskipið MSC Olia, sem er 3.700 TEU's og skráð í Líberíu, var stöðvað af yfirvöldum í Malasíu eftir að það var staðið að því að liggja til akkeri án leyfis í malasískri landhelgi 22,5 sjómílur suðvestur af Sekinchan þann 16. maí s.l. Skipstjóri MSC Olia, hafði ekki sent inn beiðni um akkerisstöðu til Malasísku siglingastofnunarinnar sem er skylda samkvæmt Merchant Shipping Ordinance (MSO). Þegar yfirvöld komu um borð fundu þau 23 áhafnarmeðlimi með fullgilda pappira en rússneskur skipstjóri skipsins gat ekki framvísað gögnum varðandi leyfi til að leggja fyrir akkeri. Hann, ásamt öðrum vélstjóra, voru færðir í land til frekari yfirheyrslu. Skipið, sem var á leið frá Jakarta til Singapúr, var síðar flutt til Port Klang og beið þar niðurstöðu rannsóknar en ef sekt er sönnuð gætu viðkomandi átt yfir höfði sér allt að 100.000 RM í sekt (um \$23,000 USD) eða tveggja ára fangelsi og eða bæði. Yfirvöld segja að slík brot séu algeng á þessu svæði, sérstaklega vegna ólöglegra skipaskipta og eldsneytisviðskipta, og hafa þau einnig varað við aukningu sjórana á Malakka- og Singapúrssundi. MMEA hefur lofað auknu eftirliti og hvatt almenning til að tilkynna grunsamlega starfsemi á hafi úti.

Óvænt sleppt úr fangelsi

Tyrknesk yfirvöld slepptu hljóðlega, seint á föstudagskvöldinu 8. ágúst sl., króatíska skipstjóranum Marko Bekavac en hann hafði verið dæmdur í 30 ára fangelsi eftir að yfirvöld fundu kókaín um borð í skipinu sem hann stjórnaði. Skipstjóranum og fjölskyldu hans komu þessi snöggu tíðindi mjög á óvart og þau þökkðu lausnina þrautseigri diplómátskri viðleitni króatískra stjórnvalda. Bekavac, sem er 62 ára, var látinn laus úr fangelsi og settur í flug heim til Króatíu tæpum tveimur árum eftir að hann var handtekinn og tíu mánuðum eftir að hann var sakfelldur. Yfirstýrimaður hans, Ali Albokhari, situr þó enn í tyrknesku fangelsi einnig dæmdur í 30 ár og biður áfrýjunar. Málið hófst í október 2023 þegar flutningaskipið Phoenician M, skráð í Panama og undir stjórn Bekavac, kom til hafnar í Eregli í Tyrklandi. Skipið hafði komið frá Barranquilla í Kólumbíu og við leit um borð sögðu tyrknesk yfirvöld að þau hefðu fundið 137 kg af kókaíni falið í farmi skipsins. Skipstjórinn, yfirstýrimaður og átta aðrir skipverjar voru handteknir en þeir síðarnefndu voru síðar sýknaðir. Skipinu var sleppt.

Í réttarhöldunum sagðist Bekavac hafa greint frá slakri öryggisgæslu á skipinu meðan það var í Kólumbíu og óskað eftir auknum öryggisráðstöfunum. Áður en skipið lagði af stað höfðu kólumbísk yfirvöld fundið lítið magn af kókaíni í kjölfestugeymi skipsins en þegar það kom til Tyrklands tilkynnti skipstjórinn þann fund til yfirvalda. Hann var engu að síður handtekinn og ákærður samkvæmt fíkniefnalöggjöf Tyrklands. Tyrknesk yfirvöld héldu því fram að hann bæri, sem skipstjóri, ábyrgð á skipinu. Þau sögðu að Marko Bekavac og Ali Albokhari, sem æðstu yfirmenn um borð, hefðu borið ábyrgð á öryggi skipsins og þeim

**SIMRAD**
By KONGSBERG

Fyrir
sjálfbærar
fiskveiðar

SIMRAD SY50
Sónar fyrir minni báta



Tíðni stillanleg frá 54 til 60 kHz
Langdrægni allt að 2000m
Innbyggður veltuskynjari
360° lárétt sending
Tilt frá +10 til -60°
Þröngur geisli
Sneiðmynd

Askalind 2
201 Kópavogur

Simberg
Sími: 414-4414

www.simberg.is
simberg@simberg.is



Hegseth fyrirskipaði að breytt yrði um nafn á skipinu.

fíkniefnum sem fundust um borð. Fjölskylda Bekavacs í Króatíu tókst að vekja athygli á málinu og hitti bæði forseta landsins, Zoran Milanović, forsætisráðherra Andrej Plenković, og fulltrúa ýmissa ráðuneyta til að biðja um stuðning. Lögmenn höfðu einnig lagt fram áfrýjun sem enn beið afgreiðslu við Hæstarétt Tyrklands.

Bekavacs, sem hefur 44 ára reynslu sem sjómaður, heldur því fram að hann sé saklaus og að engar sannanir hafi verið lagðar fram fyrir dómstólum sem tengdu hann við smygl. Hann sagði fjölskyldu sinni að hann hefði haldið að verið væri að flytja hann í annað fangelsi en allt í einu fundið sig frjálsan. Mörg samtök sjómanna hafa bent á málið sem dæmi um hvernig sjómönnum eru refsað án þess að nægar sannanir liggi fyrir.

Rússar styrkja skuggaflotann

Samkvæmt frétt í Naval News bendir margt til þess að rússnesk herskip séu notuð til að fylgja svokölluðum „skuggaflota“ – olíuflutningaskipum sem flytja rússneska hráolíu í því skyni að komast hjá viðskiptaþvingunum. Talið er að þessi fylgdaraðgerð hafi hafist eftir að 115 þúsund tonna olíuskip Kiwala var haldlagð af yfirvöldum í Eistlandi 11. apríl. Eftir að skipinu var sleppt fékk það nýtt nafn Pushpa.

Þann 23. apríl fór fram umfangsmikil æfing í Eystrasalti sem virtist beinast að því að fylgja og vernda olíuflutningaskip gegn því að vera stöðvuð. Á tímabilinu 16.–22. júní fóru olíuskipin Sierra (113.905 dwt) og NAXOS (105.827 dwt) í gegnum Ermar-sund í austurátt í fylgd rússneskrar freigátu, Boiky, sem er af Steregushchy-gerð. Skipið hafði að sögn breytt AIS-merkjum sínum nokkrum dögum áður í að líkjast fiskiskipi til að dylja auðkenni sitt. Sérfræðingar telja að þessi fylgdaraðgerð geti haft neikvæð áhrif á bardagahæfni rússneska sjóhersins þar sem hún krefst mikils mannafla og búnaðar. Einnig er talið að til standi að

senda fleiri herskip úr Norðurflotanum til Eystrasaltsflotans til að bæta upp mannaþætti. Aukning í starfsemi Norðurflotans í Eystrasalti styður þessa kenningu en freigátan Admiral Kasatnov hefur verið send á svæðið ásamt tundurspilli.

Sorgleg nafnabreyting

Hinn 27. júní sl. tilkynnti varnarmálaráðherra Bandaríkjanna, Pete Hegseth, að olíubirgðaskipið Harvey Milk yrði endurnefnt í Oscar V. Peterson til að „endurreisa bardagamenningu“ bandaríska sjóhersins. Milk, sem var opinberlega samkynhneigður, starfaði sem kafari í bandaríska sjóhernum á Kóreustríðsárunum og var síðar kjörinn í borgarstjórn San Francisco. Augljóslega eru einstaklingar með slíkan bakgrunn ekki nægilega „harðir“ að mati Trump-stjórnarinnar. Oscar V. Peterson var handhafi heiðursorðunnar Medal of Honor en hann féll eftir árás á olíubirgðaskipið Neosho í Kórallhafsrustunni í síðari heimsstyrjöld. Það er afar sjaldgæft að skipt sé um nafn á skipum í bandaríska flotanum.

Kallinn fullur

Skipstjórinn á 333 metra gámaflutningaskipinu MSC Jubilee IX var handtekinn í Seattle eftir að hafa reynst drukkinn við stjórn skipsins. Samkvæmt yfirlýsingu bandarísku strandgæslunnar tilkynnti hafnsögumaður, sem var um borð í skipinu, að skipstjórinn sýndi merki um ölvun meðan á siglingu stóð frá akkerislægi nálægt Everett í Washington fylki og til hafnar í Seattle. Hafnsögumaðurinn ásamt yfirstýrimanni skipsins tóku við stjórn þess og sigldu því til hafnar án atvika. Þegar skipið var bundið við bryggju í Seattle kom Hafnarrikiseftirlitið um borð og var skipstjórinn tekinn í áfengismælingu. Reyndist hann vera meira en sexfalt yfir leyfilegum áfengismörkum sem gilda fyrir sjómenn. Hann var þegar í stað handtekinn og fluttur í fangelsi. Sak-

sóknarar eru nú að meta ákæru fyrir að stjórna skipi undir áhrifum áfengis. Skipinu var haldið í höfn þar til staðfest var nýr skipstjóri hefði tekið við skipinu.

Útgerð í breytingum

Skipafélagið Philippine Span Asia Carrier Corp, sem er með aðsetur í Cebu á Filippseyjum, er að endurnýja flota sinn. Útgerðin var með flota 16 lítilla gámaskipa með gámagetu frá 274 TEU upp í 657 TEU. Á síðasta ári bættust átta skip í flota útgerðarinnar en þau voru smíðuð á árunum 2003 til 2009. Við þau kaup fóru 11 skip úr flota útgerðinnar en þau voru seld til niðurrifs í Bangladess. Meðal þeirra voru fjögur skip sem höfðu verið í eigu Eimskipafélagsins en það voru systurskipin Reykjafoss (IV) og Skógafoss (III) og systurskipin Selfoss (VI) og Brúarfoss (V). Útgerðin tók núverandi nafn sitt árið 2009 en þá hætti það að nota sitt fyrra nafn, Sulpicio Lines, en þá hafði útgerðin lent í skelfilegum farþegaskipaslysum. Eitt stærsta sjóslys á friðartímum varð þegar farþegaskip útgerðarinnar Dona Paz lenti í árekstri við olíuskipið Vector árið 1987 en 4.300 létust í því slysi. Eftir að annað skip útgerðarinnar Princess of the Stars fórst í fellibyl árið 2008 og 819 fórust með því var útgerðin sjö árum síðar svipt leyfi til farþegaflutninga.



Marko Bekavac skipstjóri var óvænt sleppt úr haldi.



Lausn krossgátu



1. - 2. - 3. - 4. - 5. - 6. - 7. - 8. - 9.

Lausnarorð: **H R Æ R I N G U R**

Minnisvarðinn HOFSÓS

Undir lok fyrstu viku nóvember 1959 skall á mikið illviðri og gekk yfir Norðurland. Þess var vænst að hann myndi lægja með helginni en þá gerðist það að lægðin „snarstansaði [...] austan við landið og dýpkaði óvenju-mikið“, sagði í Morgunblaðinu.

Þetta var upphaf þeirrar miklu ógæfu sem dundi yfir Hofsós árla mánudagsmorguninn 9. nóvember. Þaðan voru þá gerðir út eitthvað á annan tug trilla og tveir dekkbátar, hinn 17 lesta Svanur og Frosti, sem var 22 lestir.

Bátarnir lágu tryggilega bundnir við bryggju en veðurofsinn var slíkur og öldugangur að ekki þótti annað sýnt en að bátarnir myndu að lokum melast ef þeim væri ekki forðað. Fóru þá áhafnir þeirra um borð – fjórir á Frosta og þrír á Svan – leystu landfestar og lögðust við legufæri úti á höfninni. Þá var miður sunnudagur, norðaustan stórhrið og foráttubrim. Morguninn eftir, laust fyrir níu, var áhöfnin á Svaninum búin að raða friholtum á bakborðs-síðuna sem benti til þess að ná ætti landi en legufæri bátsins höfðu gefið sig um nóttina. Premeningarnir höfðu andæft það sem eftir lifði nætur og haldið striki á ljós sem logaði aftur á á Frosta.

Nú sáu Frostamenn þennan viðbúnað á Svani en svo ekki söguna meir. Baturinn hvarf þeim í særoki og blindhrið. Skömmu síðar rak Svaninn upp í stórgrytta fjöruna, skammt sunnan Hofsár, þar sem hann liðaðist í sundur ekki nema 30 metrum frá húsunum er stóðu neðst í þorpinu. Enginn vegur var að nálgast bátinn en álengdar veittu menn því athygli að bæði möstur hans voru brotin. „Af því er dregin sú ályktun“, sagði á forsiðu Tímans, „að slysið hafi orðið með þeim hætti, að ölduhnútur hafi riðið á bátinn og hvolft honum.“

Í Byggðasögu Skagafjarðar, 10. bindi, eru leiddar að því líkur að báturinn hafi jafnvel verið kominn upp að bryggju- unni þegar ólagið reið yfir.

Premeningarnir um borð fórust allir. Bræðurnir Hafsteinn og Jón Friðrikssynir, báðir fæddir og uppaldir í Hofsósi, og Gísli Gíslason, ættaður frá Akranesi en búinn að koma sér vel fyrir í Hofsósi. Bátinn höfðu þeir bræður keypt frá Vestmannaeyjum þá um vorið og gert út um sumarið. Allt voru þetta menn um þritugt.

Það er hins vegar af Frostamönnum að segja að legufærin héldu en veðrið var slíkt að bátnum var haldið úti á legunni allan mánudaginn og þriðjudaginn líka.

Á Sjómannadaginn 2009 var þess minnst í Hofsósi að liðin var hálf öld frá þessum hörmulega atburði þegar ungu mennirnir þrír hurfu í hafið. Afhjúpaður var minnisvarði um drukkn- aða sjómenn og áletraður skjöldur með þessum texta:

Minnisvarði um
drukknada sjómenn.
Minnisvarðinn er reistur í
tilefni því að 50 ár eru liðin
frá því að mótorbáturinn
Svanur SK fórst við Hofsós
9. nóvember 1959.

Með honum fórust
Gísli V. Gíslason
Hafsteinn Friðriksson
Jón Friðriksson

Blessuð sé minning þeirra.



Minnisvarðinn er þar sem Hofsá fellur til sjávar. Norðan árinna er Vesturfararsetrið og höfnin en yfir henni trónir húsið Nöf, grænt á lit, byggt árið 2004.

GAMLA MYNDIN

UMSJÓN: BERNHARÐ HARALDSSON

Bernharð andaðist 20. maí síðastliðinn. Sjómannablaðið Víkingur þakkar honum áratugalanga trygð við blaðið. Sjálfur vakti Bernharð oftsinnis athygli á því að Víkingur og hann hefðu litið dagsins ljós sama ár, nefnilega 1939 og hann verið kaupandi að blaðinu frá upphafi, fyrst í nafni föður síns og seinna í eigin nafni.

Að þessu sinni leitum við ásjár Hilmars Snorrasonar og spyrjum: Hvaða skip er þetta á myndinni? Og það stóð ekki á svari: Þetta er varðskipið Óðinn, sá fyrsti með því nafni en vissulega ekki sá síðasti. Og Hilmar gerði það ekki endasleppt við okkur heldur sendi ítarlegan skýringartexta sem fylgir hér á eftir með kærri kveðju og þökk til Hilmars.

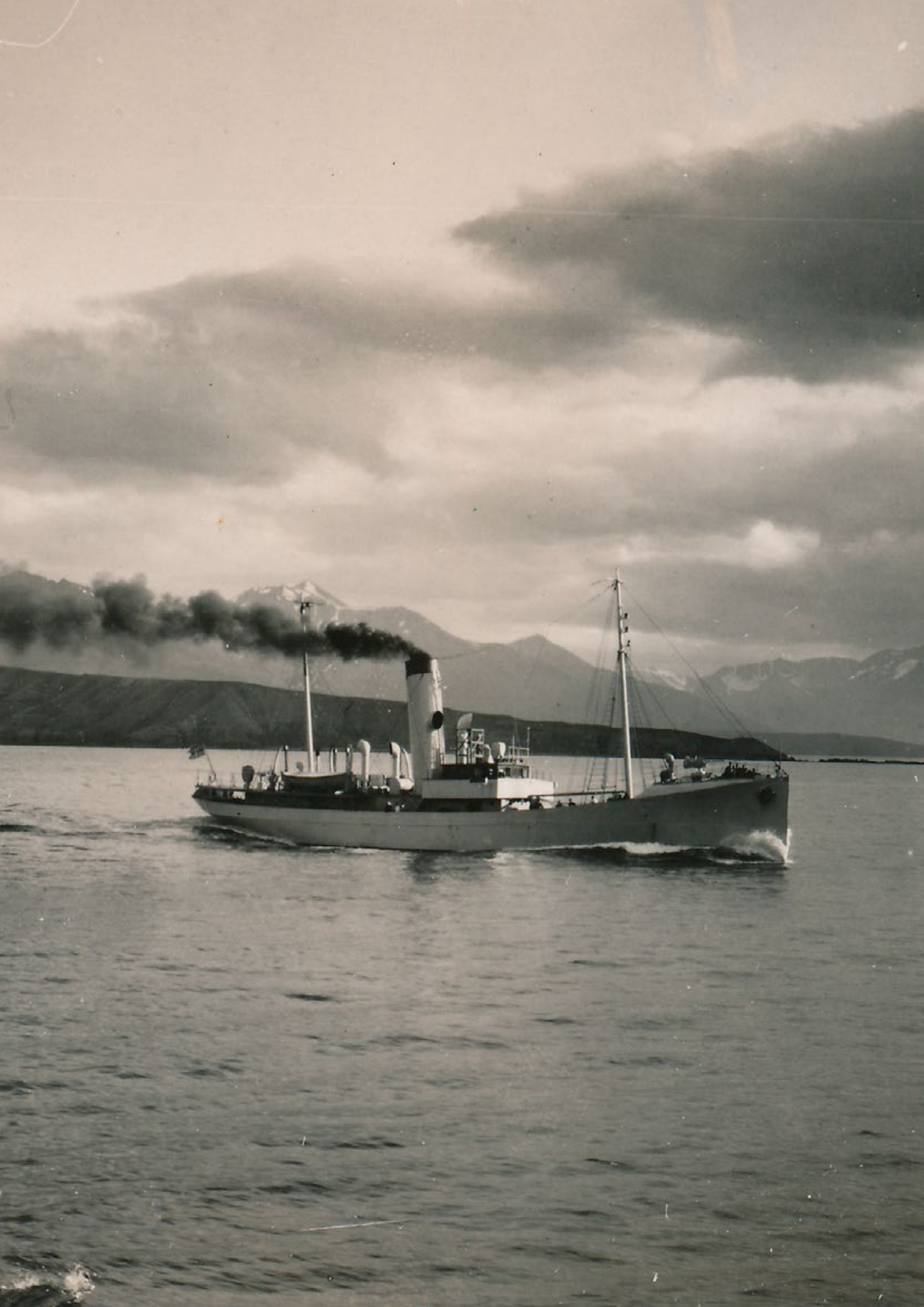
„Hjá Kjöbenhavns Flydedok og Skibsværft var árið 1925 hleypt af stokkunum nýju varðskipi fyrir Landhelgissjóð. Var skipinu gefið nafnið ÓÐINN og var hann afhentur landsjóði í Kaupmannahöfn í júníbyrjun árið eftir. Ekki þótti Óðinn vera gott sjóskip og voru ástæður þess taldar meðal annars þær hversu stutt skipið var. Það var því árið 1928 sem Óðinn hélt utan til lengingar og að henni lokinni mældist hann 512 brt.

Í kjölfar kreppunnar um 1930 hrukku fjárframlög úr Landhelgissjóði skammt til að standa straum af rekstri varðskipanna og jafnframt var fjárhagur ríkissjóðs mjög bágur. Verulega var því dregið úr rekstri varðskipa á árunum 1931-34. Upp úr 1930 voru litlir vélbátar teknir á leigu tímabundið, til gæslustarfa, og þóttu þeir ná góðum árangri í að stöðva landhelgisbrjóta þar sem mun erfiðara var að verjast þeim en stóru skipunum sem þekktust mun betur í fjarska. Verulegur munur var á rekstrarkostnaði litlu „varðbátanna“ og stóru varðskipanna samanborið við árangur og var því árið 1936 ákveðið að selja Óðinn. Samningar um sölu skipsins tókust við Konunglegu Sænsku Tollgæsluna (Kungl. Generaltullstyrelsen) og var söluverðið 260.000 kr. Var nafni skipsins breytt, eða réttara sagt aðlagð að sænskri tungu og fékk það nafnið Odin. Skipið var keypt til að vera við tollgæslu á sænsku ströndinni en á þessum árum hafði orðið veruleg aukning á ólöglegum innflutningi á áfengi til Svíþjóðar.

Samkvæmt konungsbréfi frá 14. september 1939 var Odin, ásamt nokkrum öðrum tollgæsluskipum, færður undir stjórn sænska sjóhersins sem var á þeim tíma að byggja upp varnir sínar. Odin voru gefnir einkennisstafirir H 43, en bókstafurinn stóð fyrir Hjálþkanonbát, og hann staðsettur í 4. varðbátadeild sjóhersins. Í nóvemberbyrjun sama ár var Odin færður til deildarinnar í Gautaborg og staðsettur þar, allt til stríðsloka. Odin var útbúinn með þremur 57 mm fallbyssum og var ein þeirra var notuð sem loftvarnabyssa.

Allt fram til ársins 1942 voru stöðugar endurbætur gerðar á vopnabúnaði skipsins. Meðal annars voru tvær þeirra þriggja 57 mm fallbyssna, sem skipið var með, endurnýjaðar með tveimur sjálfvirkum 40 mm loftvarnabyssum. Að auki voru tvær tvöfaldar 8mm loftvarnabyssur settar á skipið. Var skipið að mestu við varðgæslu á vesturströnd Svíþjóðar á meðan herþjónustu þess stóð en í stríðslok varð dráttur á að skipinu væri skilað til tollgæslunnar á ný. Fyrir því lágu aðallega tvær ástæður. Annars vegar var að sjóherinn þurfti ekki að greiða neina leigu fyrir skipið og hins vegar að Tollgæslan hafði orðið þörf fyrir gangmeiri skip en Odin var og þá sérstaklega mótorskip. Engu að síður var skipinu skilað þó ekki fyrr en árið 1947 og því lagt í höfninni í Stokkhólmi og sett á sölu. Árið 1950 keypti Svíinn Sten A. Olsson skipið en áfram seldi skipið árið síðar til van Heygen, brotajárnskaupmanns í Ghent í Belgíu, til niðurrifs. Sten þessi varð síðar vel þekktur útgerðarmaður en hann stofnaði skipafélagið og stórveldið STENA Line.“

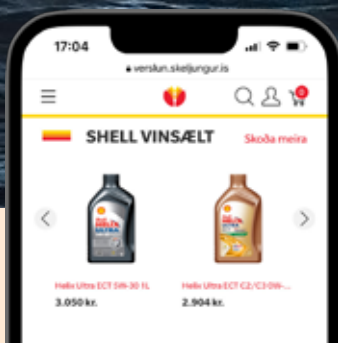




Traustur félagi skipaþjónustunnar

Skipaþjónusta Skeljungs veitir alhliða þjónustu í sjávarútvegi.

Markmið Skeljungs hefur frá upphafi verið að sinna orkuþörf fyrirtækja og einstaklinga hratt og örugglega. Skipaþjónustan sinnir ráðgjöf, olíurannsókn, gerð smurkorta og afgreiðslu eldsneytis í innlendum og erlendum höfnum. **Veldu traustan félaga í sjávarútvegi.**



verslun.skeljungur.is

Í vefverslun er hægt að panta og fá vörur
sendar fyrir skip, vélar og annan iðnað.



Skeljungur